

## Planbeskrivning

### Detaljplan för Farsta 2:1 i stadsdelen Hökarängen, Dp 2015-17959



Planområdet markerat med rött.

#### Stadsbyggnadskontoret

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

## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Planens primära syfte är att komplettera Hökarängens bebyggelse med ca 80 nya ungdomslägenheter och att vid utformningen av den föreslagna byggnaden ge området vid parkeringsplatsen en ökad känsla av trygghet. Eftersom Hökarängens bebyggelse som helhet har ett kulturhistoriskt värde är en god gestaltning av nytillkommande byggnader viktig.

Det föreslagna flerbostadshuset på 5 våningar mellan Hökarängens centrum och tunnelbanestation bildar en ny entré till stadsdelen vilket utformningen måste ta extra hänsyn till. Fyra gestaltungsmissigt viktiga punkter för att knyta an till de kulturhistoriska värdena i Hökarängens centrum tillsammans med David Helldéns centumpunkthus är: att låta entrébalkongsdelen ha ett eget uttryck gentemot resten av byggnaden; den triangelformade delen som skjuter ut från entrébalkongerna; att räckenas fästen döljs med en list som är lika bred som balkongplattorna; samt att entrébalkongernas pelare inte går ner i marken. Detta för att ge ett rent uttryck och den kvalitet som krävs av byggnadens framstående placering i stadsrummet.

Planförslaget tar i anspråk mark som annars är svår att hitta en annan användning till än smålägenheter, detta på grund av den kuperade marken och den smala tomten. Det attraktiva läget vid tunnelbanan och centrum motiverar bebyggelsen. Förutom tillskott av bostäder kan bebyggelsen bidra till ökat stadsliv och ökad trygghet i centrala Hökarängen.

### Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

## Innehåll

Planens syfte och huvuddrag .....	2
Miljöbedömning .....	2
Handlingar .....	4
Planens syfte och huvuddrag .....	4
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	6
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>7</b>
Natur .....	7
Geotekniska förhållanden .....	8
Hydrologiska förhållanden .....	8
Dagvatten .....	8
Befintlig bebyggelse .....	9
Landskapsbild/stadsbild .....	10
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	11
Offentlig service .....	12
Gator och trafik .....	12
Störningar och risker .....	14
<b>Planförslag .....</b>	<b>14</b>
Bebyggelseförslag .....	15
Gestaltungsprinciper .....	21
Gator och trafik .....	24
Dagvatten .....	25
Buller .....	27
Teknisk försörjning .....	29
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>30</b>
Behovsbedömning .....	30
Naturmiljö .....	30
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	30
Stadsbild .....	30
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	31
Störningar och risker .....	31
Ljusförhållanden .....	32
<b>Genomförande .....</b>	<b>33</b>
Organisatoriska frågor .....	33
Verkan på befintliga detaljplaner .....	33
Fastighetsrättsliga frågor .....	34
Ekonomiska frågor .....	34
Tekniska frågor .....	35
Genomförandetid .....	35

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

#### Utredningar

Utredningar som uppdaterats efter samrådsskedet är

- *Dagvattenutredning Sirapsvägen* (COWI, 2016)
- *Sirapsvägen, Hökarängen – Utredning av omgivningsbuller till detaljplan* (Structor, 2016)
- *Riskbedömning med avseende på studentbostäder vid tunnelbana för dp Sirapsvägen i Hökarängen* (Structor, 2016)

Utredningar som ej uppdaterats under granskningsskedet är

- *Sirapsvägen, Hökarängen – Stomljud och vibrationer från tunnelbanan* (Structor, 2016)
- *Principförslag för möjlig konstruktion vid olyckslast intill tunnelbana, Sirapsvägen* (kv. Konstruktörer, 2016)

#### Illustrationsbilagor

Illustrationsbilagor som tagits fram som stöd för planen

- *Illustrationsplan* (Arkitektstudio Witte 2016)
- *Solstudie* (Arkitektstudio Witte 2016)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Johanna Rosvall på stadsbyggnadskontoret. Representanter för exploateringskontoret har deltagit i planarbetet. Byggaktören Wästbygg Projektutveckling Stockholm AB med Arkitektstudio Witte har också varit delaktiga i framtagandet av planen.

### Planens syfte och huvuddrag

Planens primära syfte är att komplettera Hökarängens bebyggelse med ca 80 nya ungdomslägenheter och att vid utformningen av den föreslagna byggnaden ge området vid parkeringsplatsen en ökad känsla av trygghet. Eftersom Hökarängens bebyggelse som helhet har ett kulturhistoriskt värde är en god gestaltning av nytillkommande byggnader viktig.

Det föreslagna flerbostadshuset på 5 våningar mellan Hökarängens centrum och tunnelbanestation bildar en ny entré

till stadsdelen vilket utformningen måste ta extra hänsyn till. Fyra gestaltningsmässigt viktiga punkter för att knyta an till de kulturhistoriska värdena i Hökarängens centrum tillsammans med David Helldéns centumpunkthus är: att låta entrébalkongsdelen ha ett eget uttryck gentemot resten av byggnaden; den triangelformade delen som skjuter ut från entrébalkongerna; att räcken monteras ovanpå balkongplattorna; samt att entrébalkongernas pelare inte går ner i marken. Detta för att ge ett rent uttryck och den kvalitet som krävs av byggnadens framstående placering i stadsrummet.

Planförslaget tar i anspråk mark som annars är svår att hitta en annan användning till än smålägenheter, detta på grund av den kuperade marken och den smala tomten. Det attraktiva läget vid tunnelbanan och centrum motiverar bebyggelsen. Förutom tillskott av bostäder kan bebyggelsen bidra till ökat stadsliv och ökad trygghet i centrala Hökarängen.



Vy från öst, planområdet markerat i rött.

### **Plandata**

Planområdets läge, areal och ägoförhållanden

Planområdet är beläget norr om Sirapsvägen, söder om Örbyleden, väst om tunnelbaneperrongen och öst om Hökarängens centrum. Området omfattar cirka 3500 kvm och inbegriper delar av fastigheterna Gubbängen 1:1 och Farsta 2:1 som båda ägs av Stockholms stad. Den nya fastigheten är tänkt att upplåtas med tomträtt till Wästbygg Projektutveckling Stockholm AB.



## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

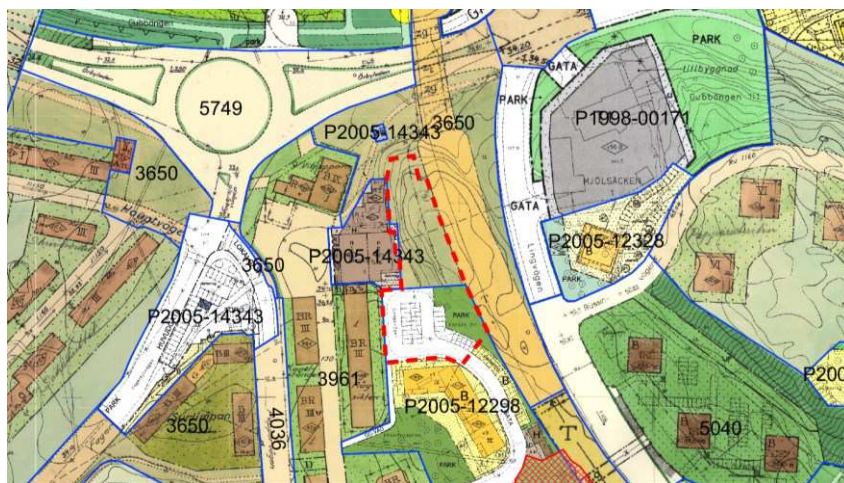
Planförslaget är förenligt med översiktsplanen där planområdet ligger inom område markerat som tät stadsbebyggelse.

Enligt översiktsplanen (strategi 4) behöver en stor del av stadens utveckling ske genom kompletteringar inom ramen för den pågående användningen av mark- och vattenområden och sådan kompletteringsbebyggelse bör särskilt planeras för i goda kollektivtrafiklägen.

Bland planeringsinriktningarna i översiktsplanen beskrivs också behovet av en fortsatt utbyggnad av kategoribostäder för studenter, äldre, unga och funktionshindrade som en del i medlen för att uppnå en god bostadsförsörjning i en växande stad.

### Detaljplan

För området gäller stadsplanen pl 3650 från 1949, DP 2005-12298 från 2006 samt DP 2005-14343 från 2008. Området är i gällande planer avsett för park eller planterad allmän plats samt för gång- och cykelväg. Genomförandetiden har gått ut för samtliga.



Karta över gällande detaljplaner, planområde i rött.

### Markanvisning

Exploateringsnämnden markanvisade 2015-09-24 ett område mellan Hökarängens centrum och tunnelbanestation för bostadsbebyggelse till Wästbygg Projektutveckling Stockholm AB.

## Förutsättningar

### Natur

En stor del av planområdet består idag av kuperad parkmark med blandskog dominerad av tall samt partier med berg i dagen. Planområdet ingår i habitatnätverket för barrskogsfågel. Enligt miljöförvaltningen bedöms naturmaken inte ha så höga ekologiska värden att den måste sparas, men att värdena är av sådant slag att intrånget bör minimeras och kompenseras. Staden bedömer att det är mest angeläget att spara stora tallar där så är möjligt och att kompensationsåtgärder i första hand bör syfta till att stärka habitatnätverket för barrskogsfågel i närområdet genom att stärka tallsambandet öster och väster om Lingvägen. I dagsläget är planområdet inte använt för rekreation på grund av dess placering intill tunnelbanestationen och den starkt kuperade marken.



Befintlig gång- och cykelväg mot tunnelbana och bro över Örbyleden. Planområdet till höger.



Planområdet ovanpå kullen med tunnelbanan på vänster sida i bild.

## Geotekniska förhållanden

### Markförhållanden

Marken i området består av berg i dagen samt berggrund med tunnare ytlager av morän. Ytlagret kan även innehålla lera. Markförhållanden bedöms inte försvåra grundläggningen av ny bebyggelse.

Ingen risk för ras eller skred har uppmärksamrats under planarbetet.

Risken för markradon har inte utretts utan ska säkerställas inför utbyggnad.

## Hydrologiska förhållanden

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Drevviken (SE656793-163709). Enligt VISS oktober 2015 har Drevviken *måttlig ekologisk status* på grund av övergödning och uppnår *ej god kemisk ytvattenstatus* till följd av miljögifter. De miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Drevviken är *god ekologisk status 2027* och *god kemisk ytvattenstatus*, med undantag för vissa kemiska ämnen och med tidsundantag till 2027 för TBT.

Eftersom ledningsnätet i Sirapsvägen är kombinerat, leds dagvatten till Henriksdals reningsverk där det renas och leds ut till Saltsjön i Stockholms stad, ytvattenförekomst Strömmen (SE591920-180800).

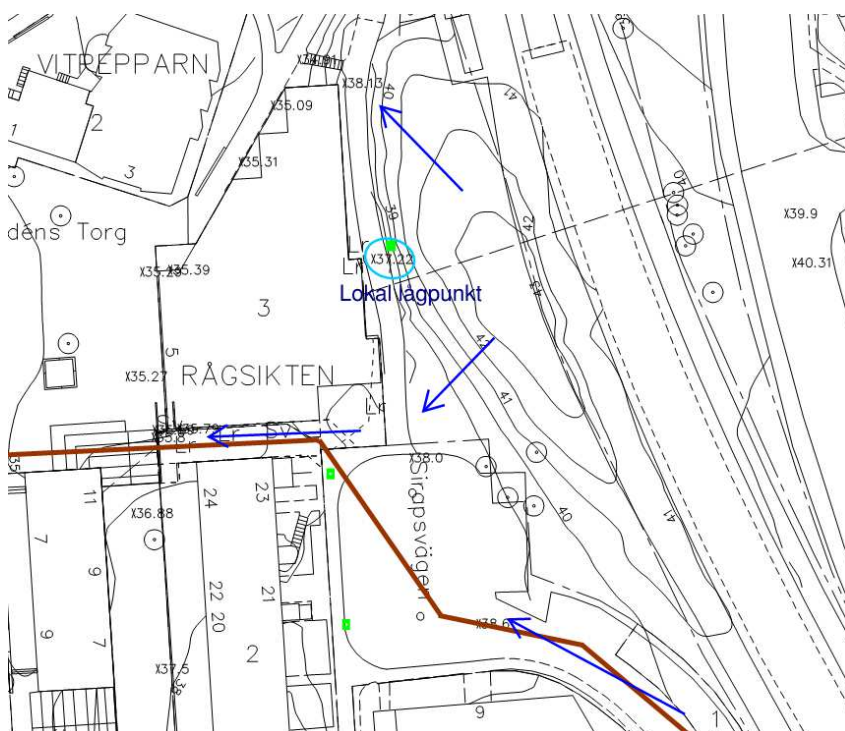
Enligt VISS november 2015 har Strömmen *otillfredsställande ekologisk status* och *uppnår ej god kemisk ytvattenstatus*. De miljökvalitetsnormer som förväntas fattas för Strömmen är *måttlig ekologisk status 2027* och *god kemisk ytvattenstatus* med undantag för vissa kemiska ämnen och med tidsundantag till 2027 för TBT, bly och antracen.

### Dagvatten

Planområdet utgörs av berg vilket gör att infiltrationsmöjligheten är mycket begränsad. I dagsläget finns inget separat dagvattensystem utan endast ett kombinerat ledningssystem för spill- och dagvatten. Två dagvattenbrunnar i anslutning till vändplanen avvattnar området vidare mot David Helldéns torg. Vid större nederbördsmängder där kapaciteten i VA-systemet överskrids kan vattnet antas följa de avvattningstvågar som visas i



figuren nedan. En mindre lokal lågpunkt finns bakom kvarteret Rågsikten. Lågpunkten ligger intill närliggande fastighet och kan därmed vara svår att åtgärda genom att justera höjdsättningen. Vid extremregn kan vatten bli stående i lågpunkten samt dämma mot närliggande fastighetsvägg. Då planområdet utgörs av kuperad mark går dagvattnet främst mot gång- och cykelväg samt ner mot parkeringen.



Kombinerat ledningssystem (brun linje) samt befintliga dagvattenbrunnar (gröna). Lokala avvattningsvägar och mindre, lokal lågpunkt markerat med blått. Bild: COWI.

Dagvatten från planområdet förutsätts, likt intilliggande befintlig bebyggelse, anslutas till det kombinerade ledningsnätet. Det dagvattenflöde som tillförs det kommunala nätet leds till Henriksdals reningsverk.

### **Befintlig bebyggelse**

Inom planområdet finns det ingen befintlig bebyggelse. I anslutning till planområdet finns det en centrumbyggnad med mataffären Matdax som byggdes på 80-talet. Ett lamellhus på tre våningar från 50-talet har sin baksida mot vändplatsen där det även står ett fyrvåningshus (kvarteret Sötmandeln). Båda är bostadshus där den förstnämnda har lokaler i bottenvåning. I närheten finns ett centumpunkthus ritat av David Helldén som ger Hökarängens centrum sin karaktär.

Platsen mellan matbutiken och tunnelbaneperrongen är idag outnyttjad och uppfattas som en baksida till Hökarängens centrum, och den känslan förstärks i och med den stora parkeringsytan och matbutikens lastkaj som också ligger där.



David Helldéns punkthus sedd från parkering invid planområdet med Matdaxs inlastningskaj till höger i bild.



Kvarteret Sötmändeln med planområdet i bakgrunden.

### **Landskapsbild/stadsbild**

Den kuperade terrängen har gjort att bebyggelsen i Hökarängen är uppdelad i områden med delvis olika arkitektoniska uttryck. Bebyggelsen utgörs främst av lamellhus i 3-4 våningar, men också av punkthus, småstugor och radhus. Bebyggelsen i

Hökarängen som helhet har i huvudsak tillkommit mellan år 1946-54. Förtätningen av stadsdelen har varit sparsam, men granne med planområdet byggdes kvarteret Sötmandeln med ett nytt bostadshus i fyra våningar år 2008.

Parkmarken inom planområdet består av en för Stockholm typisk natur med berg i dagen och blandskog som domineras av tall. Där ingrepp har gjorts i landskapet förekommer ofta murar och kanter av granit.

### Kulturhistoriskt värdefull miljö

#### Bebyggelse

Inom planområdet finns det ingen bebyggelse men i dess omgivning finns flertalet grönmarkerade byggnader (särskilt värdefull bebyggelse från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt) som ska tas hänsyn till. Hökarängen är också som helhet klassad som ett kulturhistoriskt värdefullt område.

I planområdets närhet finns Hökarängens centrum som är orienterat runt det bilfria stråket och med David Helldéns punkthus som fond vid torget. Centrumet är ett fint exempel på efterkrigstidens tidiga arkitektur och stadsplanering, och är grönmarkerat i stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Tillkommande bebyggelse vid tunnelbanan kommer på grund av sin placering och form att bilda en ny entré till centrum via tunnelbanan och måste därför ta hänsyn till centrumets kulturhistoriska värde.



Stadsmuseets klassificeringskarta över Hökarängens centrala delar. Planområdet är markerat med rött.



David Helldéns punkthus sedd från centrumets gågata.

#### Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom området.

#### Offentlig service

Kommunala grundskolan Hökarängsskolan (F-9) och fristående grundskolan Martinskolan (F-9) ligger 300 meter respektive 500 meter från planområdet. Lite längre bort, 800 meter från planområdet, ligger den kommunala Skönstaholmsskolan (F-6). Förskolan Sagobacken ligger 300 meter från planområdet och kan nås via gångväg/trottoar från Sirapsvägen.

Vårdcentral finns i Hökarängens centrum vid korsningen Sirapsvägen/Pepparvägen som ligger 100 meter bort. Planområdets läge precis vid Hökarängens centrum gör att avståndet är kort till livsmedelsaffärer, många butiker och serviceställen, kaféer och restauranger. En station med tunnelbanan nås Farsta Centrum.

#### Gator och trafik

##### Gång- och cykeltrafik

Genom parken söder om planområdet går ett gång- och cykelstråk som leder söderut mot Pepparvägen och vidare mot Farsta Centrum. Genom passagen under tunnelbanan nås Lingvägen och därifrån cykelväg längs Örbyleden från vilken man kan ta sig vidare via cykelväg längs Nynäsvägen som leder mot centrala Stockholm.



#### Kollektivtrafik

Planområdet ligger intill Hökarängens tunnelbanestation mellan den norra och södra uppgången. Stationen trafikeras med tåg mot Farsta och via centralen till västerort. Från centrum går ett antal bussar mot t.ex. Gullmarsplan, Skarpnäck, Älvsjö och Skärholmen. Pendeltåg nås från Farsta strand och Älvsjö.

#### Gatunät och biltrafik

Området angörs via Sirapsvägen som är en återvändsgata. Örbyleden som passerar Hökarängens centrum ansluter både till Nynäsvägen (väg 73) och Huddingevägen (väg 226). Båda ansluter i sin tur till bl.a. Södra länken. Sirapsvägen trafikeras förutom av boende också av leveranser till centrum inklusive livsmedelsbutiken Matdax. Vid Sirapsvägen finns enskilda parkeringsplatser för de boende i kvarteret Sötmandeln och i slutet av gatan finns en allmän parkering för besökare till centrum.

Framkomlighetsproblem längs Sirapsvägen har uppmärksammats där boende, leveranser och besökare samsas på en smal yta. Början av Sirapsvägen har kantstensparkering som gör det ytterligare svårframkomligt, framför allt på vintern. Det har även uppmärksammats att människor med synnedsättning bor på östra sidan av spåret som behöver ta sig via den södra tunneln under tunnelbanan och Sirapsvägen för att komma till centrum. Dessa trafikproblem kan inte lösas inom projektområdet men kommer fortsätta utredas.



Vändplats och parkering i slutet av Sirapsvägen. Även inlastningskaj till Matdax till höger i bild.

### Störningar och risker

De störningar och risker som förekommer i samband med byggnation i planområdet är närheten till tunnelbanan som medför urspårningsrisk och vibrationer, samt från Örbyleden som är en sekundär transportled för farligt gods. Buller kommer från tunnelbanan, Örbyleden och verksamheten Matdax. Mer om detta under avsnittet *Konsekvenser*.

### Förorenad mark

Miljöförvaltningen har ingen kännedom om markföroreningar på platsen.

### Luft

Miljöförvaltningen har bedömt att föreslagen byggnation på platsen inte kommer att medföra att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet överskrids inom planområdet.

### Planförslag

Förslaget presenterar hur den outnyttjade bergsknallen kan bebyggas med en långsmal lamell i 5 våningar med ca 80 lägenheter. Det nya entrétorget hjälper till att befolka och belysa platsen under alla tider på dygnet där gång- och cykelstråket längs med matbutikens baksida även det blir bättre upplyst och bevakat.



Situationsplan. Det rödmarkerade området är planområdet med den nya byggnaden i mörkgrått och entrébalkonger i ljusare grått. Bild: Arkitektstudio Witte

## Bebyggelseförslag

### Övergripande

Byggnaden i förslaget är en knäckt lamell med 5 våningar plus ett halvt entréplan som sprängs in i den kuperade terrängen. Resten av byggnaden ligger ovanpå berget som ska bevaras.

Huvudentrén kommer vara från vändplanen i södra delen av byggnaden och en till entré finns i norra delen som blir mer inofficiell. Träd har bevarats i en så stor utsträckning som möjligt. Den västra delen av byggnaden har entrébalkonger och den östra delen som vetter mot perrongen är slät. Genom att låta entrébalkongsdelen ha ett eget uttryck gentemot resten av byggnaden ser den smalare ut än den är. Det skapas en ny entré till Hökarängen genom att bygga invid tunnelbaneperrongen vilket ger en större stadsmässighet vid det annars öppna spårområdet.

Tre gestaltningsmässigt viktiga punkter för att knyta an till de kulturhistoriska värdena i Hökarängens centrum tillsammans med David Helldéns centrumpunkthus är: att låta entrébalkongsdelen ha ett eget uttryck gentemot resten av byggnaden; den triangelformade delen som skjuter ut från entrébalkongerna; att räcken monteras ovanpå balkongplattorna; samt att entrébalkongernas pelare inte går ner i marken. Detta för att ge ett rent uttryck och den kvalitet som krävs av byggnadens framstående placering i stadsrummet.



Vy mot syd visar entrén och byggnadens entrébalkonger.  
Bild: Arkitektstudio Witte





Vy mot norr från tunnelbanans perrong. Bild: Arkitektstudio Witte

### Volymen

Volymen är placerad uppe på bergsknallen. Den långsmala byggnaden knäcker på mitten och bildar en vinkel. Den del av byggnaden som ligger närmast matbutiken är placerad i en nord-sydlig riktning och förhåller sig parallellt med centrumlamellerna och gågatan. Den vinklade delen av huset anpassar sig till bebyggelsen kring Sirapsvägen och ramar in platsen där omkring. Genom att utföra byggnaden i en vinkel delas den långa volymen upp i två delar. Vyn från Örbyleden och vyn från Sirapsvägen visar två olika uttryck i fasaden.



Fasadbilder på norra och södra gaveln. Förhållandet mellan entrébalkongerna och byggnadskroppen gör att byggnaden ser smalare ut än den är. Bild: Arkitektstudio Witte



### Entrébalkonger

Västra delen av byggnaden har entrébalkonger där den delen som vetter mot parkeringen har utkragande gemensamma platser som ligger förskjutna vartannat våningsplan. Den delen som vetter mot Matdax har inga partier som kragar ut. Ordet *entrébalkong* används för att skilja dess funktion åt från *loftgång*. Loftgångens syfte är endast att ge åtkomst till var och en av lägenheterna och är därför mycket smala. Entrébalkongens syfte är att användas som ett rum som går att möblera och vistas i för de boende. Den bredare entrébalkongen gör även att passerande inte kommer nära inpå de boendes privata sfär som ofta ses som ett problem med loftgång.

### Fasader

Byggnaden får två tydliga sidor, en mot centrum och en mot tunnelbanan. Byggnadens gavlar visar tydligt uppdelningen mellan de två sidorna. Uppdelningen mellan trä- och putsfasad, likt två skivor, hjälper volymen att smalna av mot kortsidorna.

Entréfasaden mot centrum karaktäriseras av en träfasad i varm kulör i kombination med böljande entrébalkonger och bjälklagskanter i ljust stål. Entrébalkongerna får på varannan modul ett utbyggt triangelformat hörn med rundad kant. Hörnen ger rum för sittplatser i det soliga sydvästläget och dessutom skapas även plats för odling i krukor. Genom att placera dessa hörn förskjutna, varannan modul på vartannat våningsplan, uppstår ett levande skuggspel på fasaden som ändrar sig beroende på timme och säsong.

Fasaden mot tunnelbanan är, i kontrast till entréfasaden, mer storskalig och utförs i puts för att passa in i omgivande kontext. Lägenheternas fönster bildar ett rutnät längs med hela volymen där det smalare fönstret per lägenhet varierar genom sin placering höger eller vänster om det större fönstret. Detta för att variera fasaden utan att förlora rytmen. Hela fasaden putsas i en mycket ljus bruten vit kulör. Kulören samspelar fint med både den vita putsen och de träpartier som återfinns på befintlig bebyggelse nära centrum.



Grov och slät puts ger fasaden mer liv.

Putsfasaden kommer att bearbetas med olika typer av slät/grov puts, och på så sätt skapa mönster som kommer att variera beroende på ljusförhållanden. Tanken är att genomgående arbeta med samma ljusa ton, men i tre olika utföranden: slät, mellangrov och grov puts.



Fasadbild som visar västra sidan av byggnaden mot centrum. Bild: Arkitektstudio Witte



Fasadbild som visar östra sidan av byggnaden mot perrongen. Bild: Arkitektstudio Witte



Vy mot norr visar hur byggnaden ser ut på natten. Genom att låta entrébalkongerna vara vända mot parkeringen skapas ett tryggare offentligt rum från parkeringen vidare längst med gång- och cykelvägen som går över Örbyleden. Bild: Arkitektstudio Witte

#### Säkerhet

En viktig aspekt vid utformningen av den föreslagna byggnaden är att ge området vid parkeringsplatsen en känsla av trygghet och säkerhet. Vid besök har planområdet känts som en bortglömd baksida till centrum. Gång- och cykelvägen som går över Örbyleden trängs ihop mellan Matdax baksida och den kuperade

terrängen vilket skapat ett oskött parti som på kvällstid och under natten känns otryggt. Genom att bygga på den kuperade marken och låta entrébalkonger vetta ut mot gång- och cykelväg samt parkering skapas mänsklig närvaro från de boende i den nya byggnaden. De boende har uppsikt över parkering och gång- och cykelväg samt skapar mer liv genom att röra sig till och från byggnaden. Särskild omtanke vid ljussättning kommer att ges åt passagen bakom Matdax som kommer göra stråket mer tydligt.

#### David Helldéns centrumpunkthus

Centrumpunkthuset är en karaktäristisk punkt i Hökarängens centrum. Vid utformningen var tanken att gågatan ska sluta med punkthuset och därmed se ut som ett utropstecken. Strukturen sattes på 50-talet och kan ses från gågatan vänd mot centrumpunkthuset samt i plan på en karta. Den föreslagna byggnaden placeras utanför utropstecknet och kommer inte synas från gågatan men från David Helldéns torg där den nya byggnaden ligger bakom Matdax. Stor hänsyn har tagits till centrumpunkthuset vid utformningen av den nya byggnaden, där punkthuset är fortsatt högst i centrum.

Vid utformningen av den nya byggnaden var inspirationen till att arbeta med trianglar, både i de utskjutande balkongdelarna och i putsfasadens mönster, från David Helldéns formspråk som är återkommande i olika typer av sicksackade fasader, burspråk och balkonger runt om i Hökarängen.



Vy från Örbyleden med David Helldéns centrumpunkthus till höger i bild. Bild: Arkitektstudio Witte





Vy från David Helldéns torg med centumpunkthuset och Matdax i förgrunden och den nya byggnaden som tittar upp bakom Matdax i bakgrunden. Bild: Arkitektstudio Witte

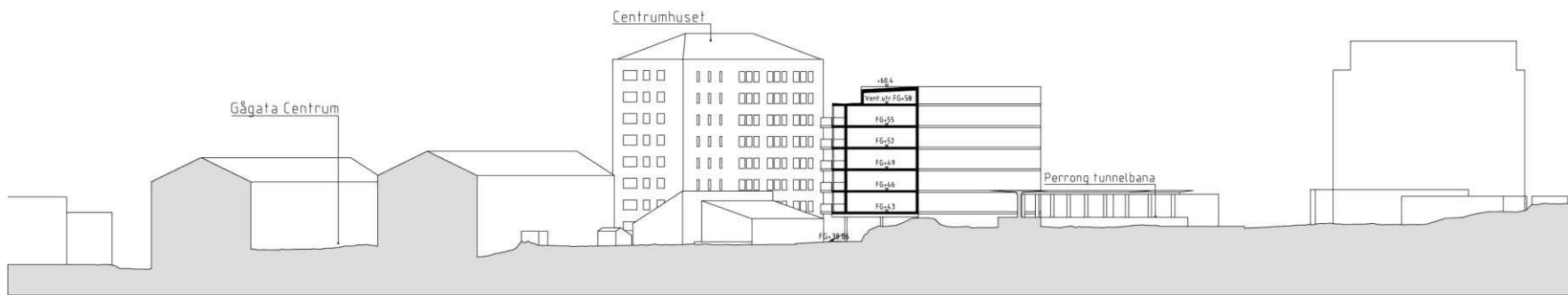
#### Bil- och cykelparkering

Framför entrén skapas ett entrétorg med fyra parkeringar (varav en bilpoolsplats), cykelparkeringar samt en gemensam uteplats för de boende.

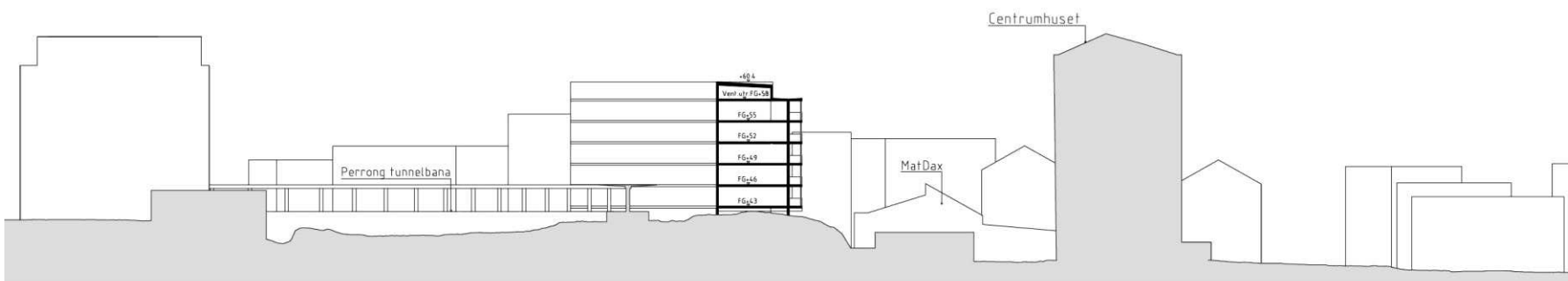


Entrésituation. Visar hur byggnaden möter Sirapsvägen och parkeringen samt hur utrymmet utanför entrén kommer bli disponerad. Bild: Arkitektstudio Witte





Sektion A-A



Sektion B-B

Sektioner. Se situationsplan, sida 15, för att se var sektionerna är tagna. Bild: Arkitektstudio Witte

### **Gestaltningsprinciper**

Plankartan reglerar läge och höjd för tillkommande bebyggelse. Nedan redovisas markens och byggnadens särskilda gestaltningsprinciper.

#### **Volym**

Byggnadens gestaltning ska motsvara dess placering i stadsbilden genom en hög gestaltungsambition, hög materialkvalitet och väl utformade detaljer. Lamellen får en framskjuten plats i stadsdelen, precis vid tunnelbanestationen mellan de båda uppgångarna och får av sin placering stor betydelse för upplevelsen av stadsrummet och det är mycket viktigt att gestaltningen ges en dignitet som motsvarar detta.

#### **Kvartersmark**

**B1** Bostäder. Lokaler för centrumändamål får inrymmas i bottenvåning.

Bostäder i form av ungdomslägenheter planeras inrymmas i den nya byggnaden där majoriteten är max 35 kvm, detta för att riktlinjer för buller ska följas med hänsyn till närheten till flera bullerkällor. Större lägenheter får byggas om dessa får en tyst sida.

Lokaler för centrumändamål får inrymmas i bottenvåningen då byggnadens läge invid centrum och tunnelbana är gynnsamt.

#### **Tak**

Installationer eller utrymmen för tekniska installationer ska rymmas inom den takvolym som totalhöjdsbestämmelsen medger.

#### **Entrébalkonger**

**v1** Endast öppen area mellan +43,0 och +58,3 över nollplanet medges. Fri höjd upp till +42,5 meter från nollplanet. Pelare från entrébalkonger får ej dras ned till marken. Utrymme på och under entrébalkonger ska vara öppen area och får inte glasas in.

Entrébalkongerna ska inte upplevas som en del av volymen utan som en egen byggnadsdel och därför är det viktigt att de inte glasas in eller har en koppling i form av pelare mot marken. Principen är också viktig för att byggnaden inte ska upplevas bredare än omgivande bebyggelse.

### Gestaltning

- f1* Fasadmaterial ska vara av puts i vit kulör som anknyter till karaktärsdrag i fasader i omgivande kvarter

Fasad mot öst samt gavlar ska vara av vit puts som delas upp i mindre fält som har olika grovhet. Detta för att ge entrén till Hökarängen via tunnelbanan ett varierat uttryck istället för ett monotont uttryck för de människor som tar sig till och från Hökarängen. Det är också för att knyta an till de befintliga kvarteren i Hökarängens centrum. Fasaderna ska inte uppvisa elementskarvar.

- f2* Material på fasad i väst ska vara av trä

Fasad mot väst ska vara av trä för att ge fasaden med entrébalkonger ett annat uttryck än övriga byggnaden.

- f3* Entrébalkonger ska ha utskjutande triangulära partier som är förskjutna i höjddled

Den triangelformade utbyggnaderna från entrébalkongerna är viktigt gestaltungsmissigt för att knyta an till Hökarängens kulturhistoriska värden. Dessa är förskjutna gentemot varandra per våningsplan för att maximera solljuset i lägenheterna samt på entrébalkongerna. Axonometri på plankarta illustrerar detta.

- f4* Räcken ska vara genomsiktliga pinnräcken

För att säkerställa entrébalkongernas tydliga gestaltning ska samtliga räcken vara genomsiktliga pinnräcken. Infästningen av räckena i betongplattan ska vara dolda med en list som är lika bred som plattan.

### Bottenvåning

Gestaltningen av bottenvåningen mot entrétorget är av betydelse för hur stadsrummet upplevs. Det är ett offentligt läge och ska gestaltas som sådant och skilja ut sig mot övriga byggnadens bostadsgestaltning. Bottenvåningen ligger i suterräng och utgörs till största delen av berg som ska bevaras. Extra viktigt är att entrén ska ge ett öppet intryck med en glasad fasad som ska verka trygghetsskapande, även i de fall bostadskomplement (som cykelrum eller liknande) vetter ut mot entrétorget. Pelare från entrébalkonger får inte dras ned till marken.

Bottenvåningen får ej vara förhöjd (dvs. bjälklag/färdigt golv får inte ligga högre än marken utanför).

#### Omgivande miljö, park, gaturum

Utformningen har som ambition att länka samman det nya med det befintliga och ska ta fasta på Hökarängens karaktär vad gäller material och mötet mellan hus och natur. Den typiska stockholmsnaturen med berg i dagen och blandskog som domineras av tall ska bevaras och återskapas när det nya landskapet utformas.

- n** Träd ska finnas, får endast tas bort av skaderisks- eller sjukdomsskäl och ska ersättas med nytt av samma slag

Uttekade träd inom n-bestämmelsen på planen ska bevaras.

Granit förekommer i Hökarängens landskap idag, både med berg i dagen och även byggda element som t.ex. ytor belagda med smågatsten och murar och kanter av granit. Granit kan därför medvetet nyttjas för att på ytterligare ett sätt knyta an till Hökarängens befintliga karaktär. De bevarade träden omkring den föreslagna byggnaden ska ge området invid tunnelbanan en omhändertagen känsla och tillföra säsongvariation.

Gång- och cykelvägen som går över Örbyleden ska utformas på ett trygghetsskapande sätt med belysning och en omhändertagen miljö.

#### Riskskydd och trafikbuller

- mur*** Mur får uppföras

Mur får uppföras som alternativt urspårningsskydd till förstärkt stomme. Denna ska klara en påkörningslast på 750 kN vinkelrätt mot tågets färdriktning och 2000 kN i tågets färdriktning. Detta gäller för både mur och förstärkt stomme. Vid uppförande av mur ska dess gestaltningsmässiga kvaliteter säkerställas.

#### Gator och trafik

##### Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelnätet kvarstår med samma funktion som idag men kan flyttas något. Cykelparkering anordnas både inomhus och utomhus med 1,5 cykelparkeringar/lägenhet.

##### Gatunät

Gatunätets struktur påverkas inte av planen.



### Biltrafik och parkering

Den nya bebyggelsen angörs från Sirapsvägen. När det kommer till parkeringstalet har det fastställts enligt budgetbeslut i staden 2015 att student- och ungdomsbostäder behöver endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Ett riktvärde som förordas är att det ska vara 5 % av alla parkeringar i en anläggning ska avvaras, enligt stadens riktlinjer, Stockholm – en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö. Inom projektet Sirapsvägen har parkeringstalet identifierats till 0,02 vilket motiveras av andelen små lägenheter och god tillgång till kollektivtrafik i form av Hökarängens tunnelbana. Detta resulterar i 2 stycken funktionsanpassade parkeringsplatser.

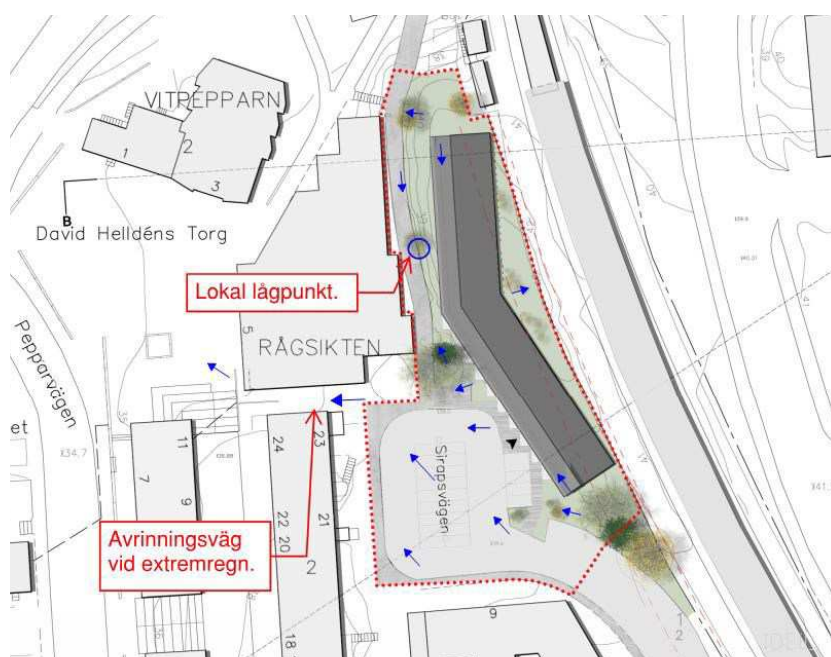
### Tillgänglighet

Den nya byggnaden har entré i markplan där det finns hiss. Tillgänglig väg till centrum och tunnelbana finns redan idag.

### Dagvatten

Då Stockholms dagvattenpolicy förespråkar LOD och planområdet utgörs av berg vilket ger en dålig förutsättning för infiltration bör andra lösningar än infiltration väljas.

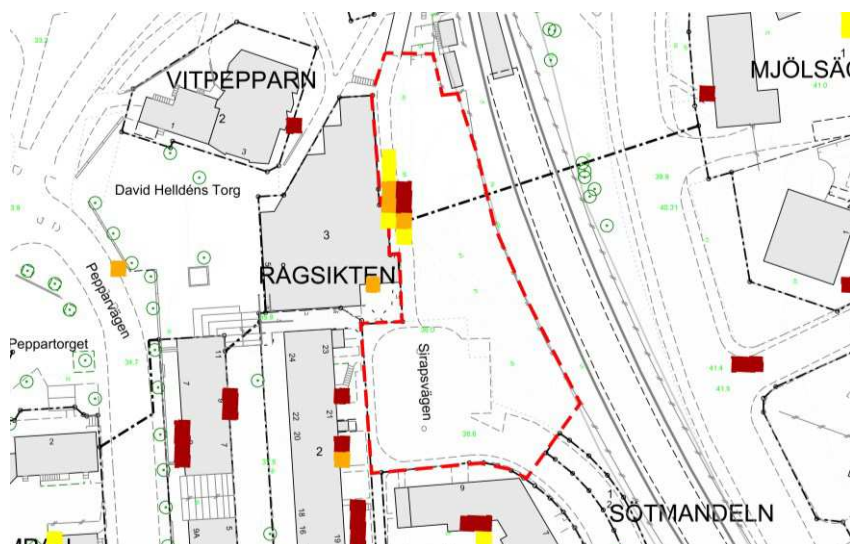
Avrinningen mot spårområdet bedöms minska efter exploatering eftersom mindre markyta lutar mot spåret på grund av den tillkommande takytan.



Planerad utformning av planområdet samt avrinningspilar. Bild: COWI.

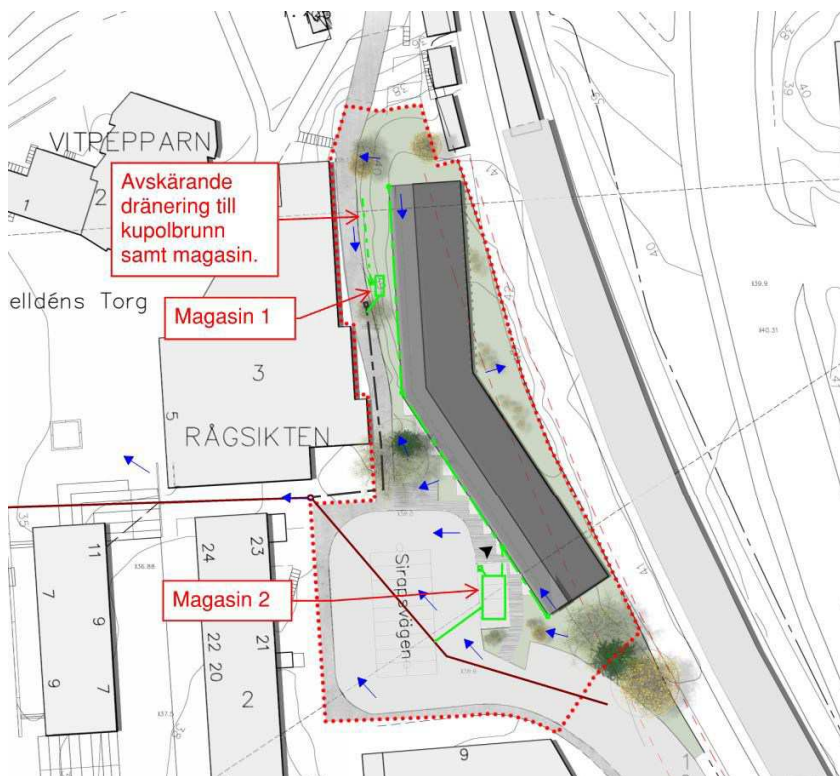
Vid ett 20-års regn bedöms vatten som inte ledningsnätet kan ta emot samlas i parkeringsytans lågpunkt (nordvästra hörnet) samt vid den lokala lågpunkten vid gångbanan. Vid ett 100-års regn kommer vatten rinna mellan fastigheterna ner mot David Helldéns torg.

Fördröjningsmagasin med en totalvolym på 39 m<sup>3</sup> i marken under del av planområdet jämnar ut flödestoppar innan det ansluter till det kommunala nätet, se skiss på sida 27. Detta minskar risken för föroreningar och bräddning i reningsverket. Två magasin placeras ut som är dimensionerade för att magasinera regn upp till 20 millimeter (ca 90 % av årsnederbörden). Lämplig placering av fördröjningsmagasin kan vara under parkeringsyta samt i lågpunkten på gångbanan som båda ansluts till ett sandfång som till viss del avlägsnar föroreningar från vattnet.



Skyfallskarta som visar sannolika punkter där vatten ansamlas. Sannolikheten är högst i de röda punkterna. Lågpunkten som bullerutredningen pekat ut ses intill kvarteret Rågsikten där Matdax ligger. Planområde utmarkerat med röd linje.

Att förse hela eller delar av parkeringsytan med genomsläppligt material, stenbeläggning med mellanrum eller liknande möjliggör även en infiltration. Planområdet utgörs dock av berg vilket innebär att endast mycket små volymer kan tas om hand på detta sätt. Genom att anlägga så kallade skelettjordar vid plantering av träd uppstår en volym som bidrar till fördröjning och upptag av dagvatten då delar av flödet kan nyttjas av trädet.



Två stycken fördröjningsmagasin föreslås, i lokal lågpunkt samt under parkeringsplatsen. Föreslagna nya ledningar (grönt) antagen sträckning för befintlig ledning (svart). Bild: COWI.

### Buller

Området är utsatt för både trafikbuller och buller från verksamhet som utgörs av livsmedelsbutik. Beträffande trafikbullret är de primära ljudkällorna trafik från Örbyleden och tunnelbanan. Den dygnsekvivalenta ljudnivån från väg- och spårtrafik uppgår till som mest 59 dBA och riktvärdet för små lägenheter (högst 35 kvm), 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, innehålls för planerade lägenheter som är högst 35 kvm utan extra åtgärd. För de lägenheter som planeras större än 35 kvm kan riktvärden klaras genom att de får tillgång till en ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen som vetter mot Matdax.





Karta ur bullerutredningen för Sirapsvägen som visar ekvivalent ljudnivå. Bild: Structor Akustik AB.

Den ekvivalenta ljudnivån från Matdaxs takfläktar och lastkaj uppgår till som mest 53 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Riktvärdet dag och kväll (06.00-22.00), 45 dBA vid fasad, överskrids med som mest 8 dB och riktvärdet nattetid, 40 dBA vid fasad, överskrids med som mest 13 dB. Riktvärdet för ljuddämpad sida är det samma som riktvärdet vid övriga fasader eftersom verksamhetsbuller från kylaggregat och ventilation har ett 5 dBA-enheter skarpare riktvärde för dag- och nattperioden än för övrigt verksamhetsbuller. Om det stora utblåset och kylmedelskylarna åtgärdas klaras riktvärdena vid fasad och riktvärden för ljuddämpad sida för fasaden som vetter mot Matdax. En gemensam uteplats, som klarar riktvärdena 50 dBA

ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå, kan anordnas på byggnadens västra sida mot matbutiken.

För lägenheterna som är mindre än 35 kvm behövs det inga åtgärder, däremot för de som är större än 35 kvm. De större lägenheterna ska ha en tyst sida vilket innebär att minst hälften av bostadsrummen ska ha tillgång till en sida där dygnsekvivalent ljudnivå är under 55 dBA och maximal under 70 dBA kl 22:00-06:00.

För att uppnå detta måste det stora utblåset och kylmedelskylarna på Matdax bullerdämpas. Det stora utblåses ska förses med en ljuddämpande huv och kylmedelskylarna förses med en absorberande bullerskärm som placeras mellan bullerkällan och de nya bostäderna.

De bullerreducerande åtgärderna ska utföras innan byggandet av bostäderna påbörjas för att garantera att bullerkraven uppnås.

Kravet för externa bullerkällor inomhus kan uppnås med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon.

### **Teknisk försörjning**

#### **VA/EI/Tele/Energi**

Planområdet ansluts till det kommunala VA-ledningsnätet. Det tillkommande bostadshuset ansluts till befintliga ledningar i respektive gata.

Planområdet ansluts till det befintliga el- och telenätet.

Fjärrvärme finns i området och de tillkommande bostäderna kan anslutas till fjärrvärmenätet.

#### **Avfallshantering**

Avfallshantering kommer ske genom kasuner som är en djup behållare där den största delen av behållaren är under mark.

Tömning sker med sopbil som kan vända runt på parkeringsplatsen. Närmaste återvinningsstation ligger 150 meter bort och närmaste återvinningscentral ligger i Bandhagen 1400 meter bort.

## Konsekvenser

### Behovsbedömning

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 översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

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

### Naturmiljö

Förslaget innebär att naturmark ianspråk tas för byggnation. De träd som bedöms kunna bevaras är utmarkerade i plankarta.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Drevviken för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka vattenkvaliteten negativt i Drevviken eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs. Dagvatten från planområdet fördröjs och tas om hand inom fastigheten innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Sirapsvägen. Vatten från avloppsledningen renas sedan vid Henriksdals reningsverk för att sedan släppas ut i Saltsjön (ytvattenförekomsten Strömmen) via kulvert. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

### Stadsbild

Förslaget förändrar stadsbilden lokalt.

Invid Hökarängens tunnelbanestation tillkommer en lamell som sträcker sig längst spåret över en idag kuperad terräng. Förslaget bildar en ny entré till Hökarängens centrum sedd från tunnelbanan och bidrar med en större stadsmässighet kring

spåret. Föreslagen lamell förhåller sig till befintlig bebyggelse på platsen samtidigt som utformningen är samtida och bildar därmed en ny årsring i Hökarängen. Förslaget stärker gaturummet ytterligare och tillkommande bostadsentré bidrar till ökad upplevd trygghet. Förslaget bedöms därför ge positiva konsekvenser för gatumiljön och stadsbilden.

Den föreslagna byggnaden placeras utanför utropstecknet som kännetecknar stadsstrukturen i Hökarängens centrum och kommer inte synas från gågatan men från David Helldéns torg där den nya byggnaden sticker upp bakom Matdax. Stor hänsyn har tagits till centumpunkthuset vid utformningen av den nya byggnaden, där punkthuset är fortsatt högt i centrum.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Den nya bebyggelsen ligger mitt i Hökarängens kulturhistoriskt värdefulla miljö och kommer påverka upplevelsen av stadsdelen inte minst för dem som kommer till platsen via Hökarängens tunnelbanestation. Bebyggelsen utformas därför i så stor utsträckning som möjligt med hänsyn till den befintliga bebyggelsen avseende skala och uttryck men får även ett modernt anslag. Den bebyggelsetypologin som planen medger finns redan i planens närhet och kan därför inte anses främmande för platsen.

I Hökarängens omistliga kvaliteter ingår husens känsliga placering i naturmarken. När området byggdes ut uppstod inte problem med att läka ihop kvartersmark och parkmark, något som i ny bebyggelse visat sig svårare. I ny bebyggelse är risken till exempel större för att kvartersmarken inhägnas trots att intentionerna varit att undvika det. Kvartersmarkens avgränsning i planen har därför undersökts noga.

### **Störningar och risker**

#### **Buller**

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om att starta planarbete i januari 2016. För planen gäller således den nya förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (2015:216). Då majoriteten av bostäderna är mindre än 35 kvm bör buller inte överskrida 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Lägenheter över 35 kvm innehar tyst sida i väst.

#### **Vibrationer**

Vibrationsutredningen som utförts för Sirapsvägen visar att uppmätta komfortvibrationer är mycket låga och överskrider



därför inte riktvärdet 0,3 mm/s. De beräknade stomljudsnivåerna är dock mycket höga, 52 dB(A), och överskrider riktvärdet 30 dB(A). Byggnaden bör därför stomljudsisoleras.

#### Urspåring av tåg

Riskutredningen identifierar urspårningsrisken från tunnelbanan som riskkälla då tunnelbanan passerar 8 meter ifrån den planerade byggnaden. Resultatet visar att risknivån är något förhöjd och att riskförebyggande åtgärder bör tas.

Spåren till tunnelbanan trafikeras enbart av tåg för persontrafik och underhållsfordon, vilket innebär att inga transporter av farligt gods förekommer. Samtliga tåg kör ca 70 km/h innan Hökarängens tunnelbanestation men måste bromsa ner till 50 km/h innan tåget passerar stationen, även tåg som inte stannar måste alltså bromsa ner till 50 km/h när de kör förbi stationen. 95 % av dessa tåg stannar dock vid stationen vilket medför avsevärt lägre hastighet.

De urspårningsskydd som föreslagits i riskutredningen är genom skyddsmur eller förstärkning av byggnadens stomme som kan hantera lasterna vid urspåring. Lasterna som ska klaras är 750 kN vinkelrätt mot tågets färdriktning och 2000 kN i tågets färdriktning. Detta gäller för både mur och förstärkt stomme. Bergsknallen bredvid tunnelbanans spår kan fungera som ett naturligt urspårningsskydd, då den delvis skulle kunna förhindra ett urspårande tåg från att nå bebyggelsen.

Ytan mellan planerad bostadsbyggnad och spårområdet ska utformas för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.

#### Farligt gods

Örbyleden är en sekundär farligt gods led. Detta innebär att transporter med farligt gods endast ska ske till/från de målpunkter som ligger längs vägen. Örbyleden är belägen över 50 meter från planområdet, där vägen ligger markant lägre än planområdet. Det finns även mellanliggande terräng och bebyggelse som skydd. Enligt den riskutredning som har gjorts bedöms Örbyleden ha en mindre allvarlig konsekvens och bebyggelsen bedöms vara delvis skyddad.

#### Ljusförhållanden

Då den föreslagna byggnaden ligger placerad vid tunnelbanestationen och har Matdax som närmaste granne kommer skuggan från byggnaden inte påverka närliggande

bebyggelse nämnvärt. Vid vår- och höstdagjämningen klockan 09.00 nuddar byggnadens skugga centumpunkthuset. Byggnader i syd och sydöst påverkas ej.

Den föreslagna byggnaden är placerad så att solintaget maximeras. Då lägenheterna är dubbelsidiga får de både morgon- och kvällssol. Entrébalkongerna får eftermiddags- och kvällssol.

## **Genomförande**

### **Organisatoriska frågor**

#### **Ansvarsfördelning**

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för att upprätta exploateringsavtal som krävs för att genomföra planen.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren.

Trafikkontoret ansvarar för besiktning och godkännande av återställande- och anslutningsarbeten i allmän platsmark/gatumark.

Byggaktören finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse och anläggningar på kvartersmark samt för iordningställande av utemiljöer på kvartersmark.

Byggaktören bekostar och genomför de återställningsarbeten i allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändiga.

#### **Avtal**

En överenskommelse om exploatering ska tecknas mellan staden och byggaktören innan detaljplanen antas. Det upprättas genom stadens försorg, senast innan detaljplanen antas.

### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att del av befintliga detaljplaner Pl 3650, DP 2005-12298 och DP 2005-14343 upphör att gälla inom planområdet.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### Fastigheter och ägoförhållanden

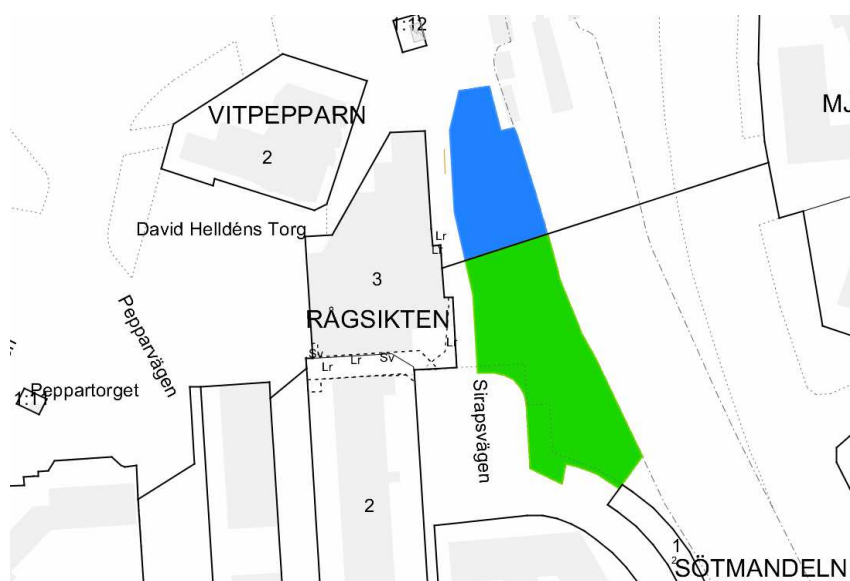
Planområdet omfattar del av Gubbängen 1:1 och Farsta 2:1 som båda ägs av Stockholms stad. En ny fastighet för bostadsändamål kommer att bildas. Den nya fastigheten kommer att upplåtas med tomträtt för hyresrätter till Wästbygg Projektutveckling Stockholm AB.

#### Användning av mark

Detaljplanen omfattar kvartersmark (B, bostadsändamål) samt allmän platsmark (GATA och GC-väg)

#### Fastighetsbildning

En ny fastighet för bostadsändamål bildas av del av Gubbängen 1:1 (blått område om ca 630 kvm) och del av Farsta 2:1 (grönt område om ca 1310 kvm), se figur nedan. Bostadsfastigheten bildas genom avstyckning och fastighetsreglering.



En ny fastighet för bostadsändamål bildas av del av Gubbängen 1:1 (blått område, ca 630 kvm) och del av Farsta 2:1 (grönt område, ca 1310 kvm).

Gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter samt servitut behöver inte inrättas eller bildas.

### Ekonomiska frågor

Genomförandet av planen förväntas inte medföra några investeringskostnader för staden.

Byggaktören står för exploateringskostnaderna inom detaljplaneområdet. Genomförandet av exploateringen kommer

att regleras i ett exploateringsavtal mellan staden och byggaktören.

#### Vatten och avlopp

Stockholm Vatten AB ansvarar för omläggning av VA-systemet efter överenskommelse med byggaktören. Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separata avtal mellan ledningsägare och byggaktören.

#### Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på byggaktörens initiativ och bekostnad.

#### **Tekniska frågor**

Teknisk försörjning finns idag i anslutning till fastigheten. Anslutning sker till befintliga ledningar. En utbyggnad av den kommunala försörjningen bedöms inte behöva göras med anledning av de nya byggrätterna.

Dagvatten ska i första hand omhändertas på tomtmark. Är det inte möjligt eller lämpligt att infiltrera, får dagvattnet efter fördröjning enligt VA-huvudmannens anvisningar avledas från fastigheten.

#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.