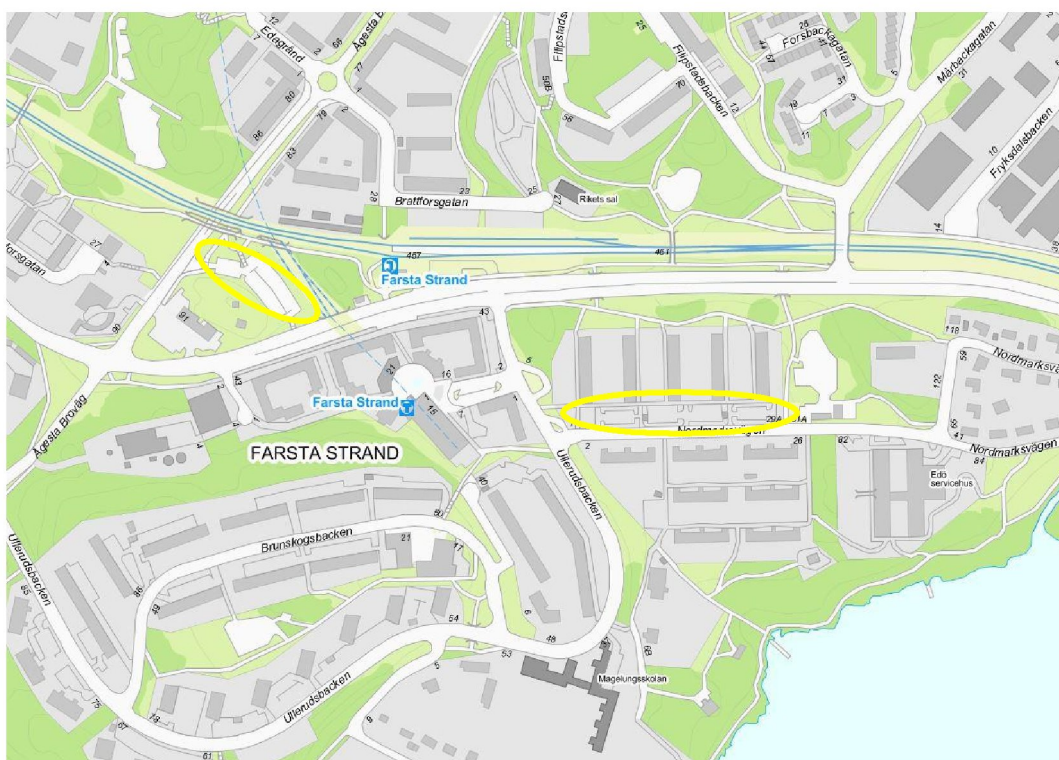




## Planbeskrivning

### Detaljplan för del av fastigheterna Bjurö 1 samt Farsta 2:1 i stadsdelen Farsta strand, Dp 2016-16239



Planområdets läge är markerat med gula ringar

#### Stadsbyggnadskontoret

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

## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att komplettera Farsta strand med 92 lägenheter i flerbostadshus enligt Stockholmshusprojektet, samt att möjliggöra för ett parkeringshus som dels ska fungera som infartsparkering och dels försörja närområdets tillkommande bostäder.

Bostäderna föreslås som fyra punkthus med sex våningar. De placeras på rad längs Nordmarksvägen på en befintlig markparkering, direkt vid gatan för att ge största möjliga distans till befintliga hus. Detta skapar diagonala siktlinjer in mot de befintliga gårdarna och en behåller luftighet i planstrukturen. Under punkthusen planeras ett underjordiskt garage som delvis ersätter de parkeringsplatser som tas i anspråk av de nya bostadshusen.

Bostäderna ska utgöra ett kvalitativt tillskott boendemiljömässigt liksom arkitektoniskt. Detaljplanen reglerar karaktärsdrag i fasad enligt gestaltungsprinciper för Stockholmshusen för att säkerställa de kvalitéer som Stockholmshusprojektet ska innehålla. För att skapa flexibilitet inför framtiden medger planen centrumändamål i bostadshusens bottenvåningar.

Parkeringshuset föreslås för att tillgodose tillkommande bostäders parkeringsbehov samt möjliggör ytterligare nya bostäder då det underlättar byggandet på bostadsfastigheter av begränsad storlek. Det föreslås på platsen för en befintlig infartsparkering cirka 400 meter från de planerade bostäderna. Infartsparkering ska fortfarande vara möjlig i marknivå. Ovanliggande våningar tillåts vara tre. För att möjliggöra andra användningar i framtiden medger detaljplanen även handel, idrott och kultur på mark som ligger utanför rekommenderat riskavstånd från intilliggande Nynäsbanan.

### Miljöbedömning

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

### Tidplan

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| Granskning | 29 mars - 26 april 2017 |
| Antagande  | 15 juni 2017            |

Planarbetet genomförs med standardförfarande.

## Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Inledning .....</b>                              | <b>4</b>  |
| Handlingar .....                                    | 4         |
| Planens syfte och huvuddrag .....                   | 4         |
| Plandata.....                                       | 5         |
| Tidigare ställningstaganden.....                    | 6         |
| <b>Förutsättningar.....</b>                         | <b>8</b>  |
| Natur .....   | 8         |
| Geotekniska förhållanden .....                      | 10        |
| Hydrologiska förhållanden .....                     | 11        |
| Dagvatten .....                                     | 11        |
| Befintlig bebyggelse.....                           | 12        |
| Stadsbild .....                                     | 13        |
| Kultuhistoriskt värdefull bebyggelse .....          | 13        |
| Offentlig och kommersiell service .....             | 13        |
| Gator och trafik .....                              | 14        |
| Störningar och risker.....                          | 15        |
| <b>Planförslag.....</b>                             | <b>16</b> |
| Ny bebyggelse .....                                 | 16        |
| Gator och trafik .....                              | 21        |
| Teknisk försörjning.....                            | 23        |
| Gestaltungsprinciper .....                          | 25        |
| <b>Konsekvenser.....</b>                            | <b>32</b> |
| Behovsbedömning .....                               | 32        |
| Naturmiljö.....                                     | 32        |
| Miljökvalitetsnormer för vatten .....               | 32        |
| Stadsbild och kultuhistoriskt värdefull miljö ..... | 33        |
| Störningar och risker.....                          | 34        |
| Ljuförhållanden .....                               | 36        |
| Barnkonsekvenser .....                              | 40        |
| <b>Tidplan .....</b>                                | <b>40</b> |
| <b>Genomförande.....</b>                            | <b>40</b> |
| Organisatoriska frågor .....                        | 40        |
| Verkan på befintliga detaljplaner .....             | 41        |
| Fastighetsrättsliga frågor .....                    | 41        |
| Ekonomiska frågor .....                             | 43        |
| Tekniska frågor .....                               | 43        |
| Genomförandetid .....                               | 43        |

## 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 tagits fram under planarbetet är

- *Trädinventering och okulär besiktning* (Arbor konsult, 2016)
- *Naturvärdesutredning* (Ekologigruppen, 2016)
- *Trädinventering infartsparkering* (Trädmästarna, 2016)
- *Dagvattenutredning, bostäder Bjurö 1* (Bjerking, 2017)
- *Utredning av trafikbuller* (Structor, 2017)
- *Risikanalys* (Brandskyddslaget, 2017)
- *Dagvattenutredning, parkeringshus Farsta strand* (Tyréns, 2017)

#### Övrigt underlag

Övrigt underlag som använts under detaljplanens framtagande är

- *Gestaltningssprogram för Stockholmshusen* (Stockholms stad, 2016)
- *PM Parkeringstal* (Stockholms stad, 2016)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Anna Olmårs, stadsplanerare, och Lina Hallberg, kartingenjör, på stadsbyggnadskontoret. Från exploateringskontoret har deltagit Therese Ericsson och Kamilla Karlsson, projektledare, Inger Åberg, landskapsarkitekt, Robin Billsjö och Mohammed Al Kamil, trafikingenjörer, och Alexandra Hallberg och Olle Berglund, byggprojektledare. Ragnhild Fahleryd har ansvarat för de fastighetsrättsliga beskrivningarna. Detaljplanen är framtagen i samarbete med Familjebostäder och Stockholm Parkering.

### Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att komplettera Farsta strand med cirka 90 lägenheter i flerbostadshus enligt Stockholmshusprojektet, samt att möjliggöra för ett parkeringshus som dels ska fungera som infartsparkering och dels försörja närområdets tillkommande bostäder.

Bostäderna föreslås uppföras som fyra punkthus med sex våningar, vilket i våningsantal samspekar med befintliga skivhus norr och söder om punkthusen. De föreslås placeras på rad längs med Nordmarksvägen på befintlig markparkering. Husen placeras intill gatan för att ge största möjliga distans till befintliga hus i norr, vilket gör att det skapas diagonala

siktlinjer in mot de befintliga gårdarna samt hjälper till att behålla känslan av luftighet i områdets planstruktur. Hänsyn i placeringen har tagits till två bevarandevärda träd, vilka skyddas i planen. Under punkthusen föreslås ett underjordiskt parkeringsgarage med cirka 70-90 bilplatser för att delvis ersätta de parkeringsplatser som tas i anspråk av de nya bostadshusen. Bostadsgårdar skapas mellan de nya husen. Markparkering föreslås på vardera sidan om den nya bebyggelsen.

Bostäderna ska utgöra ett kvalitativt tillskott boendemiljömässigt liksom arkitektoniskt. Detaljplanen reglerar karaktärsdrag i fasad enligt gestaltungsprinciper för Stockholmshusen för att säkerställa de kvalitéer som Stockholmshusprojektet ska innehålla. För att möjliggöra för en flexibilitet i framtiden medger planen centrumändamål i bottenvåningarna på bostadshusen.

Parkeringshuset föreslås för att tillgodose tillkommande bostäders parkeringsbehov samt möjliggör ytterligare nya bostäder då det underlättar byggandet på fastigheter av begränsad storlek. Det föreslås på platsen för en befintlig infartsparkering lokaliserad cirka 400 meter från de planerade bostäderna och att byggas så att infartsparkering fortfarande är möjlig i marknivå. Ovanliggande våningar tillåts vara tre till antalet. Infart för bilar föreslås från Ågesta broväg och entréer för gående från Magelungsvägen samt den gång- och cykelväg som är närmsta gångväg till och från Farsta strands pendeltågsstation. För att i framtiden möjliggöra för andra användningar medger detaljplanen även handel, idrott och kultur på den del av byggrätten som ligger utanför rekommenderat riskavstånd från Nynäsbanan. Hänsyn har tagits till en bevarandevärd ek i parkeringshusets placering och utformning.

## **Plandata**

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Bjurö 1 och Farsta 2:1 som ligger i Farsta strand. Planområdet är uppdelat i två delområden som inte fysiskt angränsar till varandra; ett för bostäderna och ett för parkeringshuset. De två delområdena ligger med cirka 350 meters avstånd från varandra. Totalt omfattar planområdet cirka 10 000 kvadratmeter. Delområdet för bostäder ligger cirka 200 meter från både Farsta strands tunnelbanestation och pendeltågsstation. Delområdet för parkeringshuset ligger cirka 150 meter från de båda stationerna.

Fastigheterna Bjurö 1 och Farsta 2:1 ägs av Stockholm stad.  
Familjebostäder har tomträtt på Bjurö 1.



Karta med planområdet markerat med svart linje

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

Stockholms stads översiktsplan har pekat ut Farsta som en av flera tyngdpunkter där täta och innehållsrika stadsdelar i ytterstaden utvecklas. Det finns ett stort behov av fler bostäder i staden och en stor del av utvecklingen behöver ske genom kompletteringar inom befintlig bebyggelse. Kompletteringar i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras och marken nyttjas så effektivt som möjligt. Ny bebyggelse ska infogas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan. I planeringen ska tydliggöras konsekvenser av kompletteringar och förtätning.

### Byggnadsordningen

Stadens byggnadsordning anger att vid mindre kompletteringar ska hänsyn tas till kvaliteter i omgivningens befintliga karaktär och att ett medvetet förhållningssätt till befintlig bebyggelse behövs. I byggnadsordningen beskrivs Farsta strand som en punkthusstadsdel, men där finns även inslag av element typiska för en storskalig stadsdel, vilket särskilt gäller i aktuellt planområde. Kvaliteter att förvalta för den senare stadsbyggnadstypen, som är av vikt för just denna detaljplan, är den rationella planstrukturen som ger ljusa och luftiga stadsrum och gårdsmiljöer, samt säkra trafikmiljöer.

### Program

Området ingår i program för Tyngdpunkt Farsta. Där står att läsa att utgångspunkten för mindre kompletteringar i befintliga bebyggelsegrupper är att inordna dessa i befintlig struktur efter det planmönster som finns i

området. Programmet anger att utvecklingen i Farsta så långt som möjligt ska skapa en blandad stadsbebyggelse där en flexibel användning av bottenvåningarna möjliggörs. Ambitionen är att tillföra värden som stadsliv, orienterbarhet och trygga stråk, samtidigt som Farstas kvalitéer värnas och omkringliggande områden till stor del bevaras. En avvägning mellan olika intressen - till exempel naturvärden och rekreationsvärden - behöver göras inom varje delprojekt för att uppnå en god helhet och en långsiktigt hållbar utveckling.

#### Detaljplan

Den del av planområdet där bostäder föreslås omfattas idag av detaljplan 0180-7830 som antogs av kommunfullmäktige 1981 och medger parkering samt mark för bostadsändamål som inte får bebyggas. I övrigt reglerar detaljplanen bostäder, park- och gatumark samt kvarter för allmänt ändamål.

En del av marken där parkeringshuset föreslås omfattas idag av detaljplan 0180-5340 som medger park. Den andra delen är inte planlagd.

#### Riksintresse

Nynäsbanan som sträcker sig som närmst cirka 15 meter från planområdet är av riksintresse för kommunikationer.

#### Markanvisning

Exploateringsnämnden gav 2015-11-12 AB Familjebostäder markanvisning för att uppföra cirka 225 lägenheter varav minst 90 lägenheter ska rymmas i så kallade Stockholmshus. I denna detaljplan möjliggörs för de 90 lägenheterna i Stockholmshus. Resterande provas i kommande detaljplan (diarienummer 2016-16240).

2016-10-20 beslutade exploateringsnämnden om markanvisning till Stockholm Parkering AB på del av fastigheten Farsta 2:1.

#### Start-PM

Beslut om start av planarbete togs av stadsbyggnadsnämnden 2015-12-10.

#### Stockholmshusen

I Stockholms stads budget tydliggörs att takten på bostadsbyggandet ska öka och att fokus ska ligga på hyresrätter. Som en del i detta ska de kommunalägda bostadsbolagen fördubbla sitt bostadsbyggande. Kommunfullmäktige har gett de kommunalägda bostadsbolagen, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret i uppdrag att ta fram en process och ett koncept som ska bidra till sänkta byggkostnader och därmed minska boendekostnaderna. Resultatet av detta arbete är Stockholmshusen. Ett Stockholmshus ska vara ett bra exempel på



hur en hustyp kan byggas med hög kvalitet avseende god arkitektur och bra material, och de måste kunna förhålla sig till olika typer av befintlig bebyggelse. Den första etappen av Stockholmshusen, där del av fastigheten Bjurö 1 ingår, startade hösten 2015 och ska vara byggstartade under 2017.

## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

Marken inom föreslaget område för bostäder består främst av hårdgjorda markparkeringar omgivna av klippta gräsytor samt några träd.

Bostadsgårdarna intill består av mindre grönytor med inslag av växtlighet.



Vy från en bostadsgård söderut mot Nordmarksvägen och befintlig markparkering på fastigheten Bjurö 1. I bakgrunden syns bostadshus på fastigheten Marö 1 söder om gatan. Till höger i förgrunden syns ett av skivhusen på Bjurö 1.

Marken där parkeringshuset föreslås omfattar huvudsakligen en yta som idag är hårdgjord och fungerar som infartsparkering för pendeltåg och tunnelbana. Den hårdgjorda ytan är plan och ligger mellan en bergknalle och ett schakt där tunnelbanespår går. Runt parkeringsytan finns ett trädbestånd som består av i trakten vanligt förekommande trädslag som asp, björk, sälg, skogslönn och skogsek.





Befintlig infartsparkering sedd från Magelungsvägen. Till vänster i bild syns bergknallens fot. Tunnelbanans schakt göms bakom trädet till höger.

#### Naturvärden

Intill befintliga markparkeringar inom kvarteret Bjurö finns en skogsek och en ask som av arborist och i naturvärdesinventering bedöms som bevarandevärda. Träden har bedömts vara värdefulla inslag i området genom att de kan vara viktiga livsmiljöer för arter knutna till gamla träd, men inget av dem faller under Naturvårdsverkets definition för skyddsvärda träd. De bedöms dock kunna vara av särskild betydelse för biologisk mångfald i området. Träden är markerade i bilden nedan.



Bevarandevärda träd, en skogsek och en ask, intill befintlig markparkering i kvarteret Bjurö markerade med orange.

Mellan infartsparkeringen och Magelungsvägen finns en stor ek som bedöms som bevarandevärd, markerad i bild nedan.



Orange markering visar läge för bevarandevärd ek intill befintlig infartsparkering.

### Rekreation

Farsta strand är en grön stadsdel med friytor, varierad topografi och närhet till vattnen. Ett skogsparti ned mot ett promenadstråk längs Magelungens strand används som lek- och rekreationsmiljö. Nära planområdet finns två större lekplatser samt ett flertal mindre på bostadsgårdar. Intill ligger Forsängens parklek som är en stor tillgång för hela Farsta. Parken är bemannad och har organiserad lek, olika verkstäder och bevarad naturmark för lek. Där finns även en öppen förskola samt ungdomsgård.

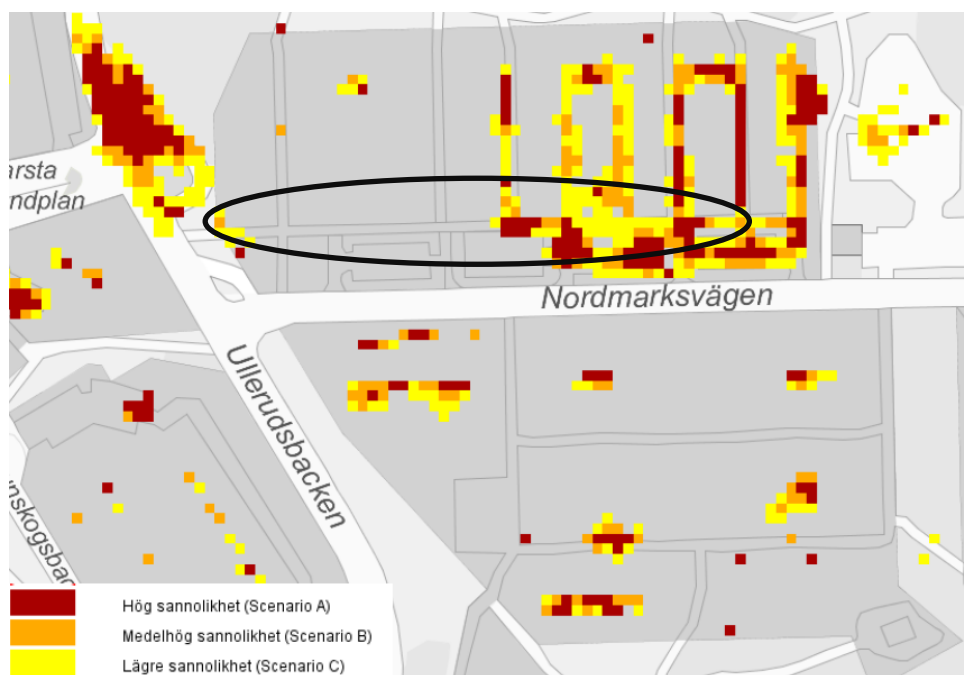
### Geotekniska förhållanden

Marken både där Stockholmshusen planeras liksom parkeringshuset utgörs i huvudsak av glacial- och postglacial lera. Förekomst av markradon har inte utretts utan ska säkerställas inför utbyggnad.

## Hydrologiska förhållanden

### Översvämningsrisker

Det finns risk för översvämnning vid ett 100-årsregn inom den östra delen av den yta som föreslås rymma Stockholmshuset, se bild nedan.



Skyfallsmodulering som visar sannolik utbredning av översvämnning vid 100-årsregn. Området där Stockholmshuset föreslås är inringat med svart.

Ingen ansevärd risk för översvämnningar finns inom den del där parkeringshuset föreslås. Däremot finns områden i närheten där risken för översvämnning vid kraftiga regn är hög. Det är osannolikt att översvämnning nedströms kan påverka planområdet, men det är möjligt att avrinning från planområdet påverkar översvämningsrisken nedströms.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Magelungen (SE657041-163174). Enligt VISS januari 2017 har Magelungen otillfredsställande ekologisk status och ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Magelungen är god ekologisk status år 2027 och god kemisk status, exklusive bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar, år 2021.

### Dagvatten

De geologiska förutsättningarna för platsen där Stockholmshuset planeras innebär att endast mindre volymer dagvatten kan infiltreras lokalt. Tillrinningen till planområdet är mycket liten då befintliga

dagvattenledningar, brunnar och diken samlar upp och leder bort tillrinnande dagvatten innan det når området. Regnvatten som faller inom befintligt bostadsområde, norr om planområdet, avleds till dagvattenbrunnar. Norr och väster om området finns mindre höjder och regnvatten bedöms tillrinna mot bostadsområdet i liten omfattning. Avrinning från planområdet sker söderut mot Nordmarksvägen som är försedd med dagvattenbrunnar. Dagvatten som uppkommer inom planområdet leds till befintliga dagvattenledningar förlagda i Nordmarksvägen. Utflödet av dagvatten från planområdet är 69 l/s.

De geologiska förutsättningarna på platsen där parkeringshuset planeras innebär att det är inte sannolikt att infiltration av dagvattnet till djupare jordlager kan ske. Avrinningen från befintlig markparkering sker idag via ytavrinning eller diken samt kupolbrunnar och ledningar till dagvattensystemet i Ågesta broväg, varifrån det mynnar i Magelungen. Möjligheterna för ytlig avledning vid intensiva regn bedöms idag som goda.

#### **Befintlig bebyggelse**

Inom planområdet finns ingen bebyggelse. Bebyggelse intill ytan som föreslås för bostäder utgörs av putsade skivhus från 1960-talet. Inom kvarteret Bjurö 1 finns fem stycken sex-sju våningar höga skivhus ställda parallellt med varandra i nord-sydlig riktning. Bebyggelsen inom kvarteret Marö 1, på andra sidan Nordmarkvägen, utgörs av fyra-sex våningar höga skivhus ställda parallellt i öst-västlig riktning. En villa ligger intill ytan där parkeringshuset föreslås.





Nordmarksvägen sedd från väster med markparkering och skivhus i bakgrunden.

### **Stadsbild**

Större delen av Farsta strand byggdes under 1960-talet och karaktäriseras av ett storskaligt byggande. 1971 förlängdes tunnelbanan till Farsta strand. Under 1980- och 1990-talen har mindre kompletteringar gjorts i bebyggelsen, bland annat runt Farsta strands tunnelbanestation vid Stieg Trenters torg, där stadsdelens nya centrum kom att hamna. Den nya bebyggelsen vid torget utgörs bland annat av ett par semislutna kvarter med flerbostadshus.

### **Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse**

Bebyggelsen inom kvarteret Bjurö är gulklassificerad, vilket innebär att den är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Inom kvarteret Marö, söder om Nordmarksvägen, är bebyggelsen grönklassificerad, vilket innebär att den är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Även den villa som ligger intill infartsparkeringen är grönklassificerad.

### **Offentlig och kommersiell service**

I närområdet finns flera förskolor och familjedaghem. I dagsläget är det dock brist på förskoleplatser i Farsta strand.

Farsta strandskolan med klasser från förskola till årskurs fem ligger cirka 150 meter från de planerade bostäderna. Magelungsskolan, som har klasser från förskola till årskurs sex, ligger på cirka 250 meters avstånd.

Vid Stieg Trenters torg vid Farsta strands tunnelbanestation finns ett gatukök samt mat-, video- och servicebutiker. I Farsta centrum finns omkring 150 butiker och restauranger.

### **Gator och trafik**

#### **Gång- och cykeltrafik**

I ett parkstråk mellan bebyggelsen på fastigheten Bjurö 1 och Magelungsvägen löper en gång- och cykelväg som också utgör ett regionalt stråk för cykelpendling. Gång- och cykelbanor finns även längs Magelungsvägen och Ågesta broväg i anslutning till föreslaget parkeringshus. Ett övergångsställe korsar infartsparkeringens infart från Ågesta broväg.

#### **Kollektivtrafik**

Till Farsta strand går både tunnelbana och pendeltåg. Båda stationerna ligger inom några hundra meters promenad från de två delarna av planområdet. Planområdet ligger inom influensområdet för utbyggd tunnelbana. Därtill möjliggör öppnandet av Citybanan under 2017 en fördubbling av kapaciteten för pendeltåg, varför kollektivtrafiken kommer att förbättras.

Vid Ullerudsbacken, intill kvarteret Bjurö, finns en busshållplats med vänd- och reglerzon för bussar, varifrån bussar mot Farsta centrum och Skarpnäck går liksom nattbuss mot centrala Stockholm. Inom planområdet, vid Nordmarksvägen, finns en hållplats som trafikeras av linje 184 mot Farsta centrum. Hållplatsen har ett väderskydd av glas och ligger på Familjebostäders tomträtt.

#### **Biltrafik**

Bilparkering i området där bostäderna föreslås utgörs enbart av markparkering, dels allmän parkering på gatumark och dels boendeparkering på kvartersmark. På platsen där parkeringshuset föreslås finns idag en infartsparkering med 106 platser. Biltrafiken är hänvisad till gatunätet som är beskrivet nedan.

#### **Gatunät**

Den del av planområdet där bostäder föreslås angränsar till Nordmarksvägen som försörjer kvarteren Bjurö och Marö, liksom ett servicehus och ett tiotal villor längre österut. Nordmarksvägen har en bredd på cirka tolv meter inklusive gångbanor, men bredden varierar något

längs gatan. Körbanans bredd är cirka åtta meter, varav cirka en meter används för kantstensparkering på ena sidan. Gatan ansluter till Ullerudsbacken som är huvudgata för östra Farsta strand, vilken i sin tur ansluter till Magelungsvägen som är en genomfartsväg genom Farsta.

Den del av planområdet där parkeringshuset föreslås angränsar till Magelungsvägen och Ågesta broväg. Den senare fungerar också som genomfartsväg genom Farsta.

#### Tillgänglighet

Planområdet har god tillgänglighet, utom på det ställe där befintlig infartsparkering möter Magelungsvägen där en nivåskillnad på två-tre meter finns. En trappa leder från Magelungsvägen ned till parkeringen.

### **Störningar och risker**

#### Förorenad mark

Det finns inga uppgifter om att det förekommer markföroreningar inom planområdet.

#### Luft

Miljö kvalitetsnormen för kväveoxid, NO<sub>2</sub>, samt partiklar, PM<sub>10</sub>, överskrids inte inom planområdet.

#### Buller

Området där bostäder föreslås har en ekvivalent ljudnivå som uppgår som mest till 57 dBA. Den främsta bullerkällan är Nordmarksvägen. Infartsparkeringen har en bullernivå på 60-65 dBA.

#### Farligt gods

Området där bostäder föreslås ligger cirka 150 meter från Nynäsbanan, en järnväg som utgör transportled för farligt gods. Området ligger även cirka 115 meter från Magelungsvägen, som visserligen inte är utpekad som transportled för farligt gods, men som skulle kunna användas för transporter till en bensinstation som ligger 400 meter bort, vid korsningen mellan Magelungsvägen och Ågesta broväg.

Området där parkeringshuset föreslås ligger precis intill Magelungsvägen, Nynäsbanan och tunnelbanespår och är därmed direkt utsatt för risk. Bensinstationen ligger på cirka 50 meters avstånd.



## Planförslag

Planförslaget omfattar dels cirka 90 lägenheter i fyra punkthus av Stockholmshusmodell och dels ett parkeringshus med byggrätt för fyra våningar.

## Ny bebyggelse

### Bostäder

Bostäderna föreslås som fyra punkthus som alla är sex våningar, vilket samspelar med våningshöjden för befintliga skivhus på norra och södra sidan av Nordmarksvägen. Gemensamma gårdar för tillkommande hus skapas mellan dem.



Situationsplan för Stockholmshuset. De nya husen är orangea och placeras på rad längs gatan. Mellan husen skapas bostadsgårdar. Den östra och västra föreslås ha fokus på vistelse och umgänge och vara av privat karaktär medan den mellersta blir mer öppen och har fokus på lek. Illustration: ÄWL Arkitekter

Föreslagen placering av den nya bostadsbebyggelsen är anpassad till befintliga förhållanden och befintlig bebyggelsestruktur. Punkthusen föreslås ligga på rad längs Nordmarksvägen på den befintliga markparkeringen i kvarteret Bjurö där marken är plan. De passas in i de visuella mellanrummen mellan skivhusen, intill gatan för att skapa största möjliga distans till befintliga hus. Denna placering gör att de nya bostadsgårdarnas yta maximeras och att det skapas diagonala siktlinjer in mot de befintliga gårdarna. Detta hjälper till att behålla känslan av

luftighet i områdets planstruktur, till skillnad mot vad lamellhus längs med gatan hade gjort.

Husens placering är inte helt symmetrisk då det västra huset har placerats med ett skyddsavstånd till ett av de två värdefulla och karaktärskapande träd som bedöms vara bevarandevärda. Intelligande hus är placerat med hänsyn till det gångstråk som löper i nordsydlig riktning genom kvarteren Bjurö och Marö och som leder mellan pendeltågsstationen och Magelungen. Denna placering har sedan upprepats med de två återstående husen för att få en igenkännbarhet.

I de fyra punkthusen rymms cirka 90 lägenheter i storleken två till tre rum och kök med ungefärlig lika fördelning mellan lägenhetsstorlekarna.

Under punkthusen föreslås ett underjordiskt parkeringsgarage för att ersätta en stor del av de parkeringsplatser som tas i anspråk av nya bostadshus. Garaget beräknas kunna rymma 70-90 parkeringsplatser. Infart till garaget föreslås i punkthuset längst i väster, genom att rampen förläggs inomhus.

För mer specifika uppgifter om Stockholmshusens gestaltning, se under rubriken *Gestaltungsprinciper för Stockholmshusen* (sidan 26-29).

För att möjliggöra för en flexibilitet i husens användning i framtiden medger planen även centrumändamål i bottenvåningarna.



Perspektivbild, vy från väster med Nordmarksvägen i förgrunden. Till vänster syns den skogsek som bevaras och skyddas i planen. Bild: ÅWL Arkitekter



Perspektivbild, vy från öster. I förgrunden syns Nordmarksvägen och i bakgrunden bebyggelse nära Farsta strands centrum. Bild: ÅWL Arkitekter



Perspektivbild, vy från norr. Ett av de nya punkthusen syns mellan två befintliga skivhus på fastigheten Bjurö 1. Bild: ÅWL Arkitekter

### Bostadsgårdar

Mellan de nya husen skapas tre bostadsgårdar. Den östra och västra föreslås ha fokus på vistelse och umgänge och vara av privat karaktär medan den mellersta blir mer öppen och har fokus på lek. På någon av gårdarna föreslås även en liten byggnad som ska fungera som ingång med trappa och hiss till parkeringsgaraget. Gårdarna inrymmer även rumskapande grönska, tillgänglig parkering, plats för cyklar samt miljöhus som ska försörja både de befintliga och de tillkommande bostäderna på fastigheten Bjurö 1. Huvudentréer till bostäder samt cykelrum nås från gatan. Lägenheter i bottenvåningarna får privata uteplatser.

En mindre del markparkering föreslås finnas kvar på kvartersmark men samlas på mindre ytor öster och väster om tillkommande hus, samt öster

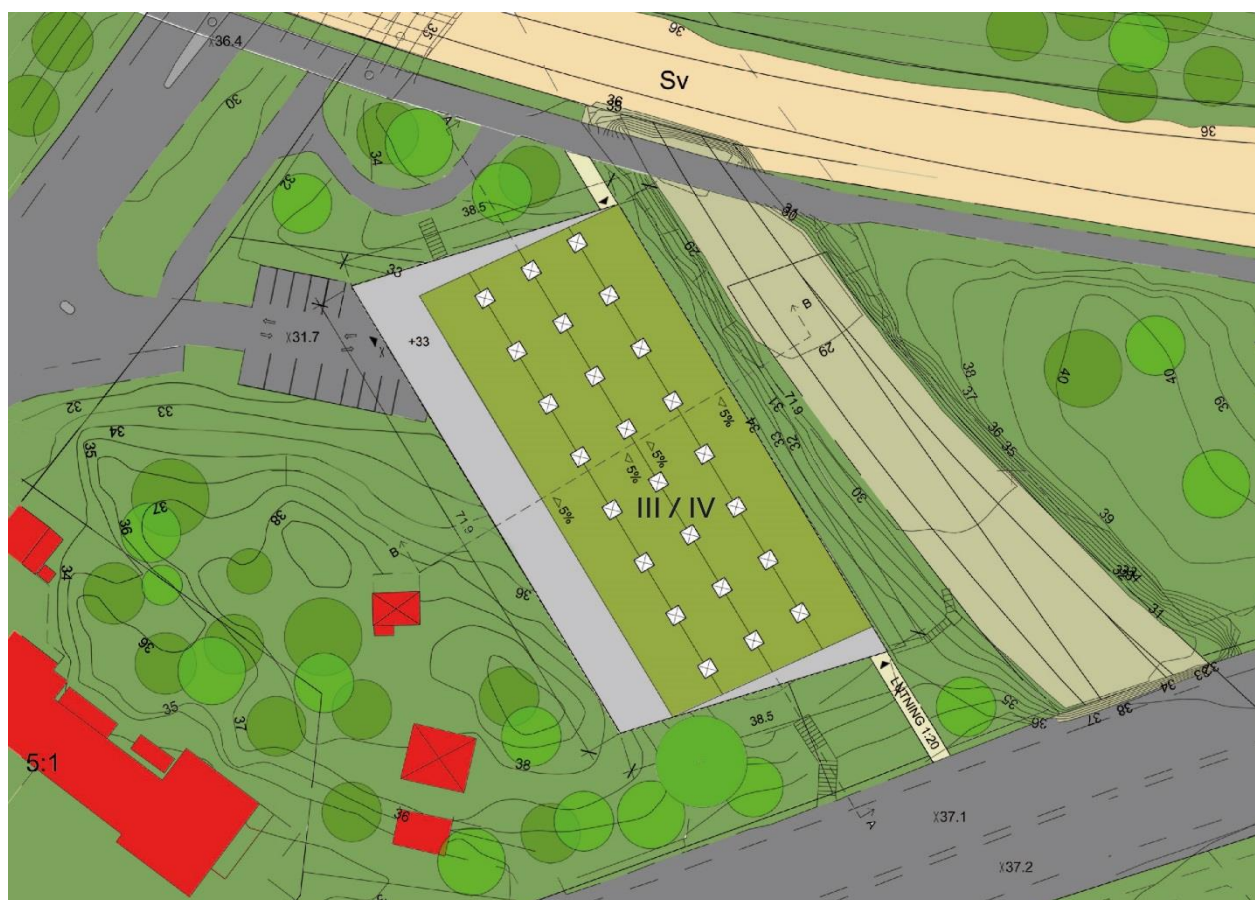


om det östligaste befintliga skivhuset. Markparkeringen öster om skivhuset regleras inte i denna detaljplan utan möjliggörs i den gällande planen. Den västliga parkeringen anpassas så att befintlig ek bevaras. Runt parkeringarna föreslås planteringar.

#### Parkeringshus

För att lösa det behov av bilparkering som kommer att uppstå i Farsta strand, både för de planerade Stockholmshusen samt för övrig tillkommande bostadsbebyggelse i andra pågående detaljplaner, föreslås ett parkeringshus på platsen för en befintlig infartsparkering, lokaliserad cirka 400 meter från planerade bostäder.

Parkeringshuset kan därmed tillgodose tillkommande bostäders parkeringsbehov samt möjliggör nya bostäder då det underlättar byggandet på fastigheter av begränsad storlek. En del av de bostäder som ryms inom pågående detaljplan 2016-16240 föreslås på mark som är starkt lutande och har därmed dåliga förutsättningar för garage under mark.



Situationsplan för parkeringshuset. I dess bottenvåning ligger befintlig infartsparkering kvar. Ovanpå kan byggas upp till tre våningar. Infart föreslås från Ågesta broväg. Entréer för gående föreslås via gångbroar från Magelungsvägen i sydöst och den gång- och cykelbana som löper längs med järnvägsspåren i norr.  
Illustration: Wåhlin Arkitekter

Parkeringshuset placeras mellan en kulle i väster och tunnelbanans schakt i öster och föreslås byggas så att infartsparkering fortfarande är möjlig i marknivå. Ovanliggande våningar behöver enligt nu föreliggande behov vara två till antalet, men planen medger byggrätt för tre ovanliggande våningar, så att parkering tillåts i totalt fyra plan, för att möjliggöra att en befintlig infartsparkering i Farsta centrum vid framtida utveckling av centrumområdet ska kunna ersättas på denna plats.

Infart för bilar föreslås från Ågesta broväg. Entréer för gående sker från Magelungsvägen samt från en gång- och cykelväg som löper norr om infartsparkeringen, längs med järnvägen, och som fungerar som närmsta gångväg mellan parkering och pendeltågsstation. För att i framtiden möjliggöra för andra användningar föreslås att detaljplanen medger även handel, idrott och kultur i den del som ligger mer än det rekommenderade skyddsavståndet på 50 meter från Nynäsbanan. I placeringen och utformningen av parkeringshuset har hänsyn tagits till den ek som bedöms vara värd att bevara.



Perspektivbild för parkeringshuset, vy från väster. Bilden visar parkeringshuset med fyra våningar. Bild: Wåhlin Arkitekter

Parkeringshus kan upplevas som otrygga platser. Stockholm Parkering, som ska uppföra parkeringshuset, arbetar med trygghetsfrågor i sina anläggningar på så sätt att belysningen ska vara god med ett luxtal omkring 200, att väggar och tak är vita med ett glanstal på 60 samt att inga mörka hörn och andra skrymslen ska finnas. Om sådana finns byggs de bort med väggar eller galler. Därtill kan skyltar om att kameraövervakning

sker sättas upp och en hög nivå på städning hållas. För detta parkeringshus föreslås ett fasadmateriel som medger insyn samt att anläggningen delas in i sektioner för boende- respektive besöksparkering.

För att minska brottsligheten i parkeringsanläggningen ska passagesystem och kameraövervakning införas. Rondering av parkeringsvakter och driftpersonal dagtid samt väktare nattetid planeras liksom möjlighet att anmäla fel dygnet runt.

### **Gator och trafik**

#### **Gång- och cykeltrafik**

Enligt stadens riktlinjer ska cykelparkering ordnas motsvarande 2,5-4 platser per 100 kvm ljus BTA för nya bostäder. Cykelparkeringar ska följa stadens riktlinjer vilket innebär att ramlåsning är lägsta standard. Parkeringarna placeras på kvartersmark i anslutning till entréer, på gårdar samt i lättillgängliga cykelrum inomhus eller i garage.

Ett cykelparkeringstal om minst 2,5 platser ger med 90 lägenheter att minst 225 cykelparkeringar ska ordnas. Detta möjliggörs i förslaget där 230 platser kan ordnas på gården samt i cykelrum som har ingång från gatan och i vilka parkering kan ske i två våningar. Tvättrum för fordon som varit utomhus kan anordnas liksom cykelpump och cykelpool.

Plats för cykelparkering kommer att anordnas i parkeringshuset. Till att börja med ordnas tio cykelställ och fyra cykelboxar, vilket kan utökas om intresse finns. Ingen infartsparkering för cykel planeras i parkeringshuset då det ligger på för långt avstånd, över 100 meter, från de båda kollektivtrafikstationerna. Stockholm Parkerings erfarenhet säger att ett avstånd över 50 meter är för långt för att resenärer ska välja att parkera sin cykel i ett parkeringshus.

Nordmarksvägens gångbana på dess norra sida utökas med 0,5 meter så att den blir 2,2-2,5 meter, beroende på tidigare bredd. Inom denna yta ska belysning rymmas. Gångbanan framför garageinfarten ska hålla samma höjd som sina övriga delar och får inte sänkas ner.

Gång- och cykelbanan längs Ågesta broväg ska, där den passerar infarten till parkeringshuset ska utformas som ett upphöjt övergångsställe med cykelpassage för att göras säkrare.

Mellan de nya bostäderna och parkeringshuset finns två huvudsakliga förbindelser för fotgängare och cyklister. Den ena går via Stieg Trenters torg och en tunnel som löper under Magelungsvägen mellan torget och pendeltågsstationens västra entré. Med detta alternativ passeras en bilväg en gång. Den andra förbindelsen går via en gång- och cykeltunnel under Magelungsvägen som ligger nära de planerade punkthusen och sedan

vidare längs med Magelungsvägen västerut. Med detta alternativ passeras ingen bilväg. Tunneln planeras dock i en kommande detaljplan (d.nr 2016-16240) att tas bort och ersättas med ett övergångsställe över Magelungsvägen, varför förbindelsen därefter kräver att bilväg passeras mellan de planerade bostäderna och parkeringshuset.

#### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken bedöms inte påverkas av planförslaget. Plankartan reglerar så att busshållplatsen inom planområdet läggs på gatumark, istället för på kvartersmark som idag. Hållplatsen behålls i sitt befintliga läge och yta skapas för ett väderskydd av standardtyp. Antalet in- och utfarter för bilar på Nordmarksvägen kommer minska från fem till tre, varför risken för framkomlighetsproblem för bussar torde minska. I plankartan införs förbud mot körförbindelse för att säkerställa detta.

#### Biltrafik

Parkeringsstal för bil har utarbetats enligt stadens riktlinjer. Det lägsspecifika parkeringstalet har identifierats till 0,48 platser per lägenhet. Talet motiveras av det goda kollektivtrafikläget med både tunnelbana och pendeltåg inom nära gångavstånd samtidigt som planområdet ligger långt från Stockholm city och har relativt långt (1,5 km) till serviceutbudet i Farsta centrum. Parkeringshus för de nya bostäderna kommer delvis att ske i föreslaget parkeringshus norr om Magelungsvägen. Därigenom krävs inget påslag för besöksparkering eftersom detta förutsätts kunna ske där.

Familjebostäder har möjligheten att jobba med mobilitetsåtgärder för att därigenom sänka sitt parkeringstal. Inför granskning av detaljplanen har emellertid ingen sådan överenskommelse ingåtts.

Parkeringsstalet 0,48 ger att 43 parkeringsplatser ska ordnas för tillkommande lägenheter. Därtill behöver de 99 platser som finns på marken inom fastigheten Bjurö 1 ersättas. Totalt behöver alltså möjliggöras för 142 platser. I föreslaget parkeringsgarage under mark finns plats för cirka 70-90 bilar. Markparkering i nya lägen på kvartersmark ger cirka 45 platser. För resterande parkeringsplatser som behövs planeras parkeringsköp i föreslaget parkeringshus.

Parkeringshuset föreslås rymma cirka 240 bilparkeringsplatser inomhus. Cirka 80 av dem reserveras för fortsatt infartsparkering och resterande för parkeringsköp för tillkommande bostäder i Farsta strand. Utanför parkeringshuset finns yta för cirka 13 parkeringsplatser som föreslås tillhöra infartsparkeringen.

#### Gatunät

På Nordmarksvägen ska belysningen justeras och anpassas till den nya bebyggelsen. Nordmarksvägens körbana behåller sin bredd om åtta meter, varav cirka en meter utgör kantstensparkering även i fortsättningen. Vissa



justeringar av parkeringsregleringen längs med Nordmarksvägen krävs för att möjliggöra nya in- och utfarter från parkeringar på fastigheten Bjurö 1.

Föreslaget parkeringshus kommer inte att beröra intilliggande gator. Befintlig in- och utfart till parkeringen via Ågesta broväg kommer att nyttjas även för parkeringshuset. För fotgängare planeras två gångbroar, varav den ena ansluter parkeringshuset till gångbanan utmed Magelungsvägen. Staden planerar för en omdaning av Magelungsvägen i angränsande detaljplaneprojekt med målet att åstadkomma ett mer trivsamt gaturum med lägre hastighetsnivå varpå fotgängares tillgänglighet till parkeringshuset kommer att förbättras.

#### Tillgänglighet

För att lösa angöring och lossning av varor ska angöringsplatser ordnas inom tio meter från alla nya bostadsentréer. Tillgänglig bilparkering för bostäderna ska ordnas inom 25 meter från bostadsentréer. Yta för två platser reserveras på kvartersmark. Två tillgängliga bilparkeringsplatser ordnas också i garaget under bostadshusen. För att ta sig till garaget under mark finns, förutom trappor, även hissar.

Tillgängligheten till parkeringshuset säkerställs genom gångbroar som kan ansluta till Magelungsvägen och gång- och cykelväg längs Nynäsbanan, vilka ligger cirka en våningshöjd ovanför första våningens golv. Markplanet och det första våningsplanet är därmed tillgängliga. Om parkeringshuset uppförs i fyra våningar, det vill säga med fullt nyttjad byggrätt i höjd, krävs hiss.

#### Teknisk försörjning

##### Vattenförsörjning och spillvatten

Ledningar för vatten och avlopp finns redan framdragna till fastigheten Bjurö 1 där bostäder planeras.

##### El och tele

Ledningar för el och tele finns redan framdragna till Bjurö 1.

Uppförandet av parkeringshuset kommer att innebära att befintlig elservis behöver utökas för att möjliggöra laddning av elbilar.

##### Energiförsörjning

Föreslagna bostäder planeras att försörjas med fjärrvärme vilket redan finns framdraget till fastigheten Bjurö 1.

#### Avfallshantering

Sophantering för de nya bostäderna föreslås ske i nedkast till underjordiska kärl med maskinell tömning. Kärlen placeras inom 50 meter från bostadsentréer i anslutning till befintliga sopnedkast längs gångvägen mellan de befintliga och de nya husen. Detaljplanen möjliggör nya miljöstugor för källsortering. Avfallshantering ska ske i enlighet med Stockholms stads riktlinjer.

#### Räddningstjänst

Föreslagna punkthus kan utrymmas via stegbil från Nordmarksvägen och kvartersgatan som går parallellt norr om husen. Brandbilsuppställning kan ske på gatorna.

#### Dagvatten

Framtagen dagvattenutredning för bostäderna visar att när parkeringsytorna ersätts med tak- och grönyta i samband med exploatering minskar flödet från 69 l/s till 55 l/s. På grund av det minskade flödet görs bedömningen att det inte krävs några fördröjningsåtgärder. Även den årliga transporten av föroreningar minskar efter exploatering då föroreningshalterna i dagvattnet reduceras till en nivå som underskrider riktvärden. Trots att halterna minskar föreslås att regnvatten som faller på hårdgjord yta leds till gräsytor och planteringar, som ett led i att ytterligare minska belastningen på recipienten. För att förhindra vatteninträngning via tak till p-garage är det av stor vikt att garagetaket konstrueras så att avrinning sker söderut, mot Nordmarksvägen. Dessa frågor ska beaktas i detaljprojekteringen. Därtill föreslås att kvartersgatan mellan tillkommande hus och befintliga skivhus förses med dagvattenbrunnar kopplade till dagvattennätet för att kunna leda bort större regnmängder.

Då de två tillkommande bostadshusen i öster kan komma att översvämmas vid extrema regn blir det viktigt att höjdsätta området så att snabb ytavrinning kan ske mot Nordmarksvägen. Dagvattnet kan sedan följa vägen österut och avrinna mot Magelungen.

Framtagen dagvattenutredning för parkeringshuset visar att avrinningen där kommer att öka efter exploatering, varför fördröjning blir nödvändigt. Olika åtgärder för fördröjning föreslås för de olika delarna av parkeringsanläggningen. Föreslagen åtgärd för den parkeringsyta som även i fortsättningen kommer att vara utomhus på mark, intill infarten från Ågesta broväg, är att fördröja vattnet i en växtbädd. Även eventuell avrinning från ytorna inomhus i parkeringshuset föreslås ledas till samma växtbädd via en oljeavskiljare. Växtbädden beräknas kräva en yta om cirka 15 m<sup>2</sup>. Oljeavskiljaren fungerar som skydd vid en olycka och samlar upp oljeläckage från bilar. Dock bedöms mängden vatten som rinner från parkeringshusets ytor inomhus vara liten i relation till övriga flöden då det främst består av smält snö som tillförts parkeringshuset via de bilar som parkeras där.

En stor del av parkeringshusets tak ska utföras som vegetationstak, vilket beräknas kunna magasinera upp till hälften av den totala årsnederbörden. Avrinningen från hela taket leds sedan via stuprännor till en växtvädd intill byggnaden. Växtbädden föreslås uppta en yta om cirka 10 m<sup>2</sup> och ha upphöjda kanter för att öka magasinetskapaciteten. De två föreslagna växtbäddarna kan anslutas till befintlig dagvattenledning som är kopplad till dagvattenledningen i Ågesta broväg.



Föreslagen dagvattenhantering för parkeringshuset. Bild: Tyréns

Fördröjning av dagvattenflöden för parkeringsanläggningen kommer att minska risken för att vattnet påverkar nedströms liggande områden. Föreslagen dagvattenhantering för parkeringshuset uppfyller stadens krav och riktlinjer för omhändertagande av dagvatten från parkeringsytor. Föreslagna lösningar bedöms även uppnå reningskraven.

## Gestaltungsprinciper

### Bostäder

Föreslagen bostadsbebyggelse omfattar fyra punkthus i sex våningar, som placeras mot Nordmarksvägens norra gångbana. Bostadsentréer och entréer till cykelrum placeras mot gatan. Skärmtak får finnas över entréerna och kraga ut högst en meter från fasaden, vilket regleras i planbestämmelse.

Taket ska utformas som ett symmetriskt tälttak med en takvinkel mellan 22-26°. Hisstopp och fläktrum ska rymmas inom takformen. Detta regleras med planbestämmelse f1 i plankartan. Takmaterial kan vara plåt, tegel, betongpannor eller papp.

Balkonger föreslås på alla sidor av punkthusen, utom den norra. Dess placering ska ta hänsyn till riktvärden för buller. Balkonger får skjuta ut högst 1,4 meter från fasad då alltför stora balkonger inskränker på gårds- och gaturummet. Ovanför gatumark ska den fria höjden från mark till underkant av balkong vara minst tre meter. Detta regleras med planbestämmelse v1 i plankartan.

Fasaden ska utföras i puts i en färg som är anpassad till färgsättningen i omgivande befintlig bebyggelse. I planbeskrivningens illustrationer visas husen i en ljus grön färg, men den slutgiltiga kulören kommer att fastställas i bygglovskedet. Viktigt för helheten är att fasaden utförs i puts utan synliga elementskarvar. Sockeln får, utöver puts, utföras i tegel. Detta regleras med planbestämmelse f3 i plankartan.

#### Gestaltungsprinciper för Stockholmshusen

De allmännyttiga bostadsbolagen har tagit fram ett gestaltungsprogram för Stockholmshusen. Gestaltungsprogrammet beskriver gemensamma utformningar samt kulörer. Nedan beskrivs viktiga gestaltungsprinciper som gäller för samtliga Stockholmshus för att uppnå en kvalitativ gestaltning som bidrar till byggnader som är välformade, igenkännbara, välkomnande och passar in i sin omgivning. Dessa gestaltungsprinciper säkras med planbestämmelse f2 i plankartan.

- Byggnad ska vara välformad avseende volym, form, proportioner och detaljomsorg. Fönster placeras regelbundet och antalet fönstertyper minimeras.
- Sockelvåningens fasad ska utföras i puts i samma kulör som fasad eller något mörkare kulör. Alternativt kan sockelvåningen bekläs helt eller delvis med tegel i kulör i likhet med fasad. Sockelvåningens fasad ska markeras med en list av plåt och vara tydligt förhöjd i relation till ovanliggande bostadsvåningar.
- Sockelvåningen ska vara tydligt förhöjd i relation till ovanliggande bostadsvåningar och markeras med en list av plåt. Fönstren i sockeln ska vara högre än standardfönstren i bostadsvåningarna.
- Huvudentré ska placeras mot gata. Entrépartiet består av glas och ask eller ek.
- Fönsterdörr- och fönsteromfattningar ska utformas med utskjutande inramning med livskillnad och vara putsad. Ramen ska utföras med samma kulör som fasad.
- Balkongräcke ska utföras med pinnräcke eller korrugerad plåt som är perforerad. Balkongplatta av betong ska ha ursparning i yttre underkant.

- Takfoten ska utformas utstickande med synliga taktassar.
- Tak, fönster, rännor/stuprör, balkongräcken och övriga plåtarbeten ska utföras i samma kulör.



Fasadens komposition utförs med regelbunden placering av fönster och med få fönstertyper. Fönster anpassas i proportion efter den förhöjda sockelvåningen. Bostäderna i sockelvåningen kan även få franska fönster med räcken. Enligt Stockholmshusens gestaltningsprogram föreslås rum i sockelvåningen klara 3,2 meter i rumshöjd. Huvudentré placeras mot gata. Illustration: ÅWL arkitekter



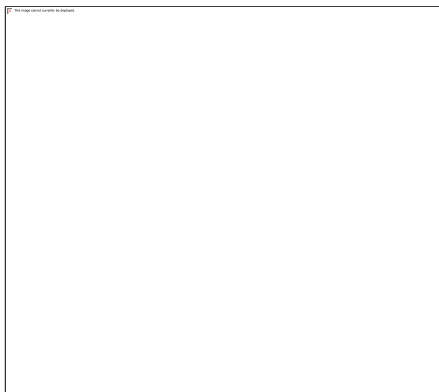
Sockelvåningen utförs i puts i samma kulör som fasad. Alternativt kan sockelvåningen helt eller delvis bekläs med tegel i kulör i likhet med fasad. Teglet muras på högkant. Entréparti utförs i ask eller ek samt med glas. Entrépartiet utförs något indraget och med skärmtak. Det kompletteras med identitetsbärande detaljer för Stockholmshusen såsom sittbänk, draghandtag och adressiffra. Bild: Dinell Johansson



Sockelvåningen markeras med en plåtlist i samma kulör som övriga plåtdetaljer. Bild: White arkitekter



Balkongdörr- och fönsteromfattningar utförs i samma kulör som fasad. Omfattningarna utförs som upphöjd relief i puts som ger en skuggverkan på fasad. Bild: Dinell Johansson

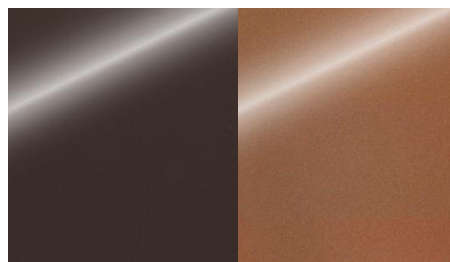


Balkong med pinnräcke. Den kan även utföras med perforerad korrugerad plåt. Balkongplattan i betong får en ursparning i framkant så att den upplevs nättare. Bild: White arkitekter



Takfoten ska utformas utstickande med synliga taktassar. Det skyddar fasaden och ger byggnaden ett lättare intryck. Bild: Dinell Johansson





*Kaffebrun*

*Kopparmetallic*



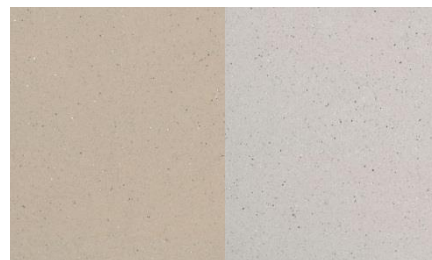
*Silvermetallic*

Möjliga kulörer för plåtdetaljer enligt gestaltningsprogrammet. Varje huskropp eller trapphus ska endast ha en kulör på plåtdetaljerna.



*Brun*

*Grön*



*Sand*

*Varmvit*

Möjliga kulörer för puts enligt gestaltningsprogrammet. Varje huskropp ska endast ha en kulör på fasad. Val av kulör utgår ifrån omgivningens förutsättningar.

### Bostadsgårdar

Den del av kvartersmarken som ligger ovanpå garaget under mark tillåts i plankartan ha ett planterbart bjälklag för att kunna gestaltas med rumskapande grönska. I höjd ska det ansluta till samma nivå som den omgivande marken har, vilket regleras i planbestämmelse n2. Plankartan reglerar var en liten byggnad för trappa och hiss till det underbyggda parkeringsgaraget får placeras, var komplementbyggnader och skärmtak för utevistelse och cykelparkering får uppföras samt vad deras totala bruttoarea som mest får uppgå till. Plankartan reglerar även var markparkering får anordnas. För att skapa en god upplevelse från bostäder belägna högre än komplementbyggnaderna ska dessa förses med vegetationstak. Illustration på plankartan visar var tillgänglig parkering är möjligt och bör anordnas för att innehålla riktlinjer för tillgänglighet.

De två bevarandevärda träd som står intill föreslagen markparkering skyddas mot fällning med planbestämmelse n1 i plankartan.

För de lägenheter som ligger i husens bottenvåningar planeras uteplatser. Eftersom bottenvåningarna ska vara något upphöjda behöver uteplatserna också vara det, varför stödmurar för dem tillåts med en högsta höjd om 1,2 meter.

Plankartan reglerar att sopkasuner som anordnas endast får ha sina nedkast synliga ovan mark samt att dagvattenanläggningar får anordnas. Detta gäller både kvartersmark för bostäder och parkering.

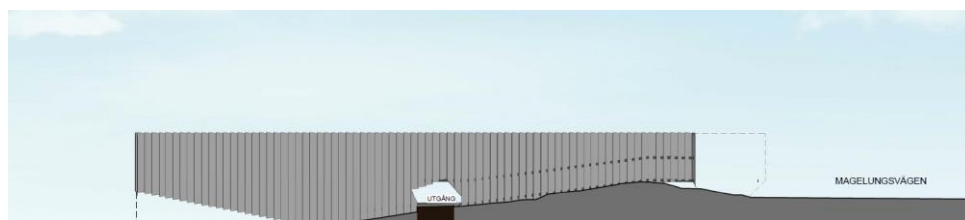


### Parkeringshus

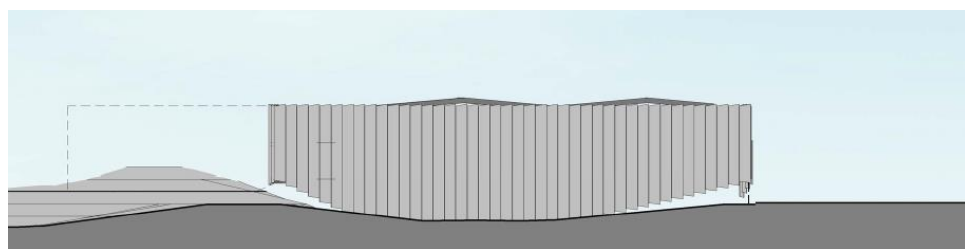
Parkeringshusets tak är flackt. Det ska bekläs med vegetation för att kunna ta upp dagvatten. Takbeklädnaden regleras i planbestämmelse f4. Taket föreslås ha ett antal glasade lanterniner som för ner ljus till det översta planet.

Det visuella intrycket av parkeringshusets volym minskas genom att byggnaden föreslås få en transparent fasad av perforerad plåt genom vilken bjälklag och trapphus kan anas. På kvällen lyser det genom plåten och byggnaden upplevs som en lykta. Plåten föreslås ha en ljus kulör. Entréerna formges som att fasadplåten skurits ut och ges generösa mått.

Från anslutande gång- och cykelvägar ska två broar för gående till och från parkeringshuset uppföras. Dessa har i detaljplanen fått byggrätt med en högsta totalhöjd som begränsar dem till att förläggas på samma nivå som den allmänna platsmark de ansluter till.



Parkeringshusets fasad där byggnaden har fyra våningar, vy från sydväst.  
Bild: Wåhlin Arkitekter



Parkeringshusets fasad där byggnaden har fyra våningar, vy från sydöst.  
Bild: Wåhlin Arkitekter



Perspektivbild för parkeringshuset där det har tre våningar, vy från sydväst. På taket ska finnas vegetation för att fördröja dagvatten. Lanterner på taket ger ljus till den översta våningen. Bild: Wåhlin Arkitekter



Perspektivbild för parkeringshuset där det har tre våningar, vy från söder. I förgrunden syns gångbron mellan parkeringshuset och Magelungsvägen. Bild: Wåhlin Arkitekter

## 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 översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra 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 har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

### Naturmiljö

Vid föreslaget parkeringshus kommer träd att behöva tas ned vid byggnation, varav ett par bedöms vara i god kondition. Dessa utgörs av en björk och en gran som står intill Magelungsvägen. Även en sälj behöver tas ned, men den är redan i dåligt skick. Ytterligare träd kan komma att behöva tas ned då de står så nära parkeringshuset att de riskerar att skadas vid byggnation. Dessa träd utgörs av en rönn, en lönn, en björk samt två sälgar. Dock är både rönnen och en av sälgarna i dåligt skick, varför de rekommenderas att fällas oavsett.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Magelungen för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Dagvatten från planerad bostadsbebyggelse föreslås dels fördröjas och tas om hand inom fastigheten och dels fördröjas innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Nordmarksvägen. Vatten från avloppsledningen släpps ut i Magelungen. Förslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom att huvuddelen av utgående ämnens koncentration minskar efter exploatering. Vad gäller ämnena fosfor, kväve och kadmium kan marginella haltökningar konstateras även om halterna underskrider riktvärdet. Vad gäller den årliga mängden föroreningar sker en minskning av samtliga ämnen efter exploatering.

Dagvatten från planerat parkeringshus föreslås fördröjas inom fastigheten och de åtgärder som föreslås möter de krav som finns specificerat i riktlinjer för parkeringsytor. Vattnet bedöms få en minskad föroreningsbelastning eftersom antalet parkeringsplatser som exponeras för nederbörd minskar. Föreslagna dagvattenåtgärder klarar av att magasinera 20 millimeter nederbörd, vilket minskar den

föroreningsbelastning som ändå blir med 70-80%. Föreslagna lösningar antas även uppnå reningskraven som omhändertagandet av 20 millimeter nederbörd innebär.

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

### **Stadsbild och kulturhistoriskt värdefull miljö**

#### **Bostäder**

Tillägget av punkthus kompletterar den befintliga bebyggelsestrukturen med skivhus från 1960-talet. Den föreslagna punkthusstrukturen avviker mot den annars dominerande skivhusstrukturen i närområdet och utgör på så sätt ett tydligt tillägg. Punkthusstrukturen möjliggör dock att området fortfarande kan upplevas ha en luftig struktur med bevarade siktlinjer in mot och över gårdarna. Att istället placera lameller längs med Nordmarksvägen hade medfört att området hade upplevts som mer slutet. Området kommer dock att upplevas som tätare med föreslagen bebyggelse vid jämförelse med dagens struktur.

Att placera hus direkt mot gatan bryter även det mot områdets planstruktur där husen är placerade fritt i förhållande till gatan. Denna placering möjliggör dock att nya hus kommer på så långt avstånd från de befintliga som möjligt, vilket bidrar till upplevd luftighet. Föreslagen struktur är därmed en avvägning mellan att följa befintlig planstruktur och att anpassa nya hus till rådande förhållanden.

I höjd anpassar sig tillkommande bostadsbebyggelse till befintlig. Deras tak avviker dock mot befintliga, varför taklandskapet kommer att bli annorlunda än idag.

#### **Parkeringshus**

Planförslaget påverkar stadsbilden då en byggnad uppförs där det idag endast finns en hårdgjord markparkering. Området kan riskera att upplevas än mer otryggt än idag, varför det blir viktigt att arbeta med utformningen och gestaltningen samt med belysning. Parkeringshuset tillåts placeras cirka 17 meter från den villa som idag ligger strax väster om planområdet, varför miljön för de boende samt dess kulturhistoriska upplevelse kommer att förändras.

Att en samlad parkeringslösning möjliggörs i form av ett parkeringshus är ett effektivt sätt att använda mark som dessutom är svårbebyggd då det ligger omringat av en bensinstation, tunnelbane- och pendeltågspar samt två genomfartsvägar. Det är positivt att den infartsparkering som idag finns på platsen kan finnas även i fortsättningen, vilket bidrar till ett mer hållbart resande.

### Offentlig och kommersiell service

Ingen offentlig service föreslås i denna detaljplan. I en detaljplan (diarienummer 2016-16240) som också är under framtagande och som ligger intill aktuellt planområde planeras för förskola en med minst sex avdelningar, vilken är tänkt ska serva bostäderna som möjliggörs i denna plan.

För framtida flexibilitet i användningen medges centrumändamål i bostadshusens bottenvåningar samt handel i den del av ytan för föreslaget parkeringshus som ligger mer än 50 meter från Nynäsbanan.

### Störningar och risker

#### Buller

Den ekvivalenta ljudnivån för bostäderna uppgår till som mest 57 dBA. Riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå klaras vid fasad för 78 av 92 planerade lägenheter utan extra åtgärd. För tre lägenheter klaras riktvärden genom att de har tillgång till ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen mot norr, där både 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid klaras utan extra åtgärd. För resterande elva lägenheter behövs bullerskyddsåtgärder i form av balkongskärmar för att klara riktvärden.

De boende bör ha tillgång till åtminstone en uteplats, enskild eller gemensam, som klarar riktvärdena. Riktvärdena överskrids för merparten av de planerade balkonglägena. Riktvärdet för maximal ljudnivå klaras för gårdsytorna mellan de nya byggnaderna. Dock överskrids riktvärdet för ekvivalent ljudnivå för majoriteten av dessa gårdsytor. För att klara riktvärden på gemensam uteplats behövs bullerskyddsåtgärder. Ett förslag är att en två meter hög lokal bullerskyddsskärm används för att skärma av gårdsytan mellan de två mittersta husen.

Målet för trafikbuller inomhus kan innehållas med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Fönsterdörrar har i allmänhet betydligt lägre ljudreduktion än fönster, och bör inte finnas mot de bullerutsatta sidorna. Fasadisoleringen ska studeras mer i detalj i projekteringen.

#### Översvämningsrisker

Höjdsättningen av ett planområde ska göras för att säkra bebyggelsen mot översvämning. Vid höjdsättning av gator och byggnader är det viktigt att gatorna läggs lägre än fastighetsmarken så att dagvattnet kan rinna yttledes, längs Nordmarksvägen, vid extrema regn.

#### Farligt gods

Området där bostäderna föreslås ligger cirka 150 meter från Nynäsbanan som är en järnväg där transport av farligt gods är tillåten. Länsstyrelsen (Faktablad 2016:4) rekommenderar ett skyddsavstånd om minst 50 meter mellan bostäder och järnväg där det transporteras farligt gods samt att en riskutredning inte behöver upprättas om avståndet överstiger 75 meter, varför en sådan utredning inte tagits fram för bostäderna.

Föreslaget parkeringshus ligger cirka 15 meter från Nynäsbanans spårmitt, varför en riskutredning har utförts för detta. Utredningen visar att det finns olycksrisker förknippade med trafiken på Nynäsbanan som har en stor påverkan på individrisknivån inom delar av det aktuella området. Framför allt är det urspårning som påverkar risknivån, medan riskbidraget från tågbrand samt olycksrisker med farligt gods är mycket begränsat. Eftersom parkeringshuset dessutom föreslås närmare Nynäsbanan än de 30 meter som Länsstyrelsen rekommenderar som skyddsavstånd samt inom rekommenderad bebyggelsefri zon utmed farligt godsled behöver säkerhetshöjande åtgärder vidtas för att reducera risknivån så att planerad markanvändning blir acceptabel.

De åtgärder som ska vidtas är att bebyggelse som ligger inom 30 meter från Nynäsbanan ska utföras med följande byggnadstekniska åtgärder:

- Utrymningsvägar placeras så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Nynäsbanan.
- Friskluftsintag ska placeras mot trygg sida, dvs. bort från riskkälla alternativt på byggnadernas tak.
- Mekaniska ventilationssystem ska utföras med central nödavgångsfunktion (manuell).

I plankartan regleras detta med en bestämmelse som lyder: ”möjlighet till utrymning bort från Nynäsbanan ska finnas. Om friskluftsintag anordnas ska det placeras bort från Nynäsbanan alternativt på taket. Om mekaniska ventilationssystem anordnas ska de utföras med central nödavgångsfunktion”. Det är inte fastställt att friskluftsintag eller mekaniska ventilationssystem ska installeras, varför bestämmelsen villkorar att de ska placeras eller anordnas på angivet sätt endast om de installeras.

Därtill ska inte bebyggelse placeras närmare järnvägen än 15 meter från spårmitt, vilket plankartan säkerställer genom att inte tillskapa någon bygggrätt närmare än så.

Riskutredningen kommer också fram till att obebyggda ytor inom 25 meter från Nynäsbanan som inte är avskärmade mot riskkällan ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Då parkering inte räknas som en yta för stadigvarande vistelse regleras detta inte i planbestämmelse.



De ändamål som detaljplanen tillåter 50 meter från spårmitt, handel och idrott, är anpassade till det rekommenderade riskavstånd som finns för just dessa.

#### Vibrationer

Då de föreslagna bostäderna ligger cirka 150 meter från järnväg och marken består av cirka 5-10 meter djup postglacial lera, samt att järnvägsspåret delvis är grundlagt på urberg ska riktvärde för komfortvibrationer om 0,4 mm/s väg RMS klaras vid pålning.

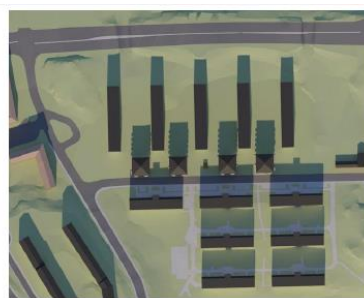
#### Ljuförhållanden

Solstudier har utförts för vårdagjämning den 20 mars, sommarsolstånd den 21 juni och höstdagjämning den 23 september.

#### Bostäder



kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00



kl 18.00

Solstudie, vårdagjämning 20 mars. Bild: ÅWL Arkitekter

De nya bostadshusen föreslås placeras söder om befintliga gårdar för bostadshusen på norra sidan om Nordmarksvägen, vilket innebär att de till viss del ger skugga åt gårdarna samt vissa lägenheter. Solstudien visar att vid vårdagjämningen klockan 9.00 liksom klockan 15.00 skuggar tillkommande bebyggelse befintliga hus och gårdar till viss del. Klockan 12.00 skuggas en del av gården men inte befintliga hus. Klockan 18.00 är det mörkt denna tid på året. Tillkommande bebyggelse skuggas delvis av befintlig bebyggelse klockan 9.00, 12.00 och 15.00.





kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00



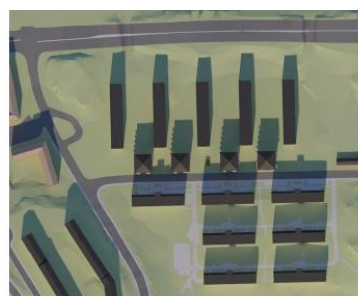
kl 18.00

Solstudie, solsommarsolstånd 21 juni. Bild: ÅWL Arkitekter

Vid solummarsolståndet ger tillkommande bebyggelse skugga endast för en liten del av bostadsgårdarna samt gavlarna på befintliga hus klockan 9 och klockan 15. De nya husen blir partiellt skuggade klockan 18.



kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00

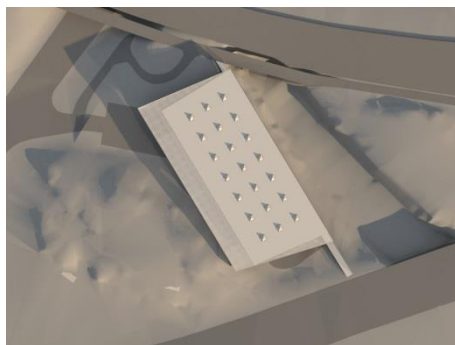


kl 18.00

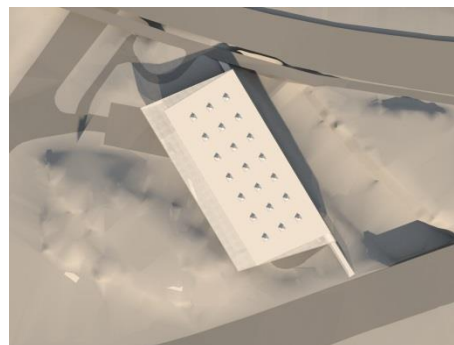
Solstudie, höstdagjämning 23 september. Bild: ÅWL Arkitekter

Vid höstdagjämningen är solförhållandena desamma som vid vårdagjämningen.

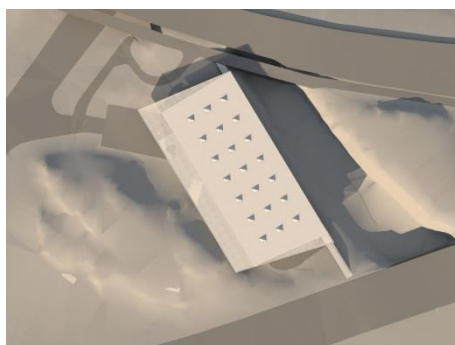
### Parkeringshus



Kl. 09.00



Kl. 12.00



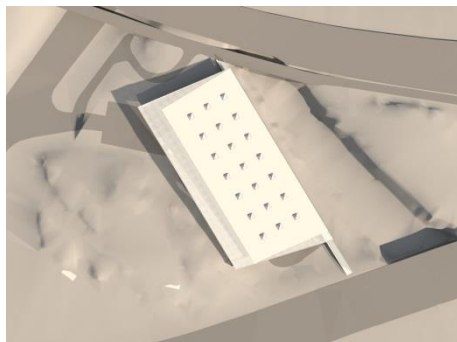
Kl. 15.00



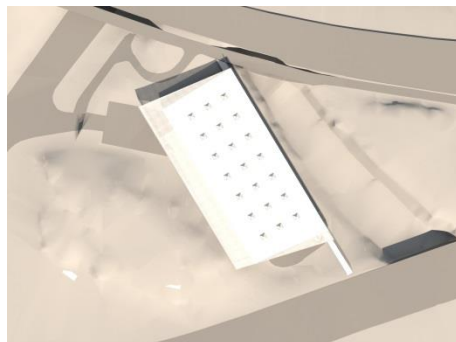
Kl. 18.00

Solstudie, vårdagjämning 20 mars. Bild: Wåhlin Arkitekter

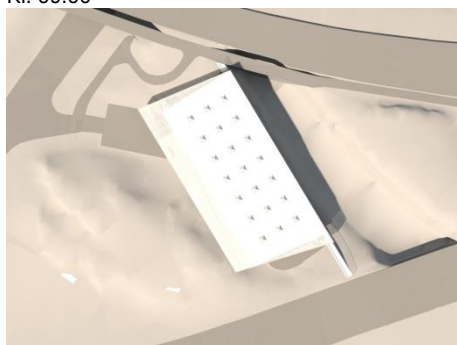
Solstudien för parkeringshuset visar att det vid vårdagjämningen ger viss skugga på marken intill, men att ingen befintlig bebyggelse blir skuggad.



Kl. 09.00



Kl. 12.00



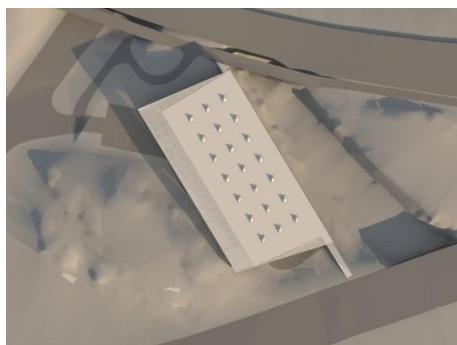
Kl. 15.00



Kl. 18.00

Solstudie, solsommarsolstånd 21 juni. Bild: Wåhlin Arkitekter

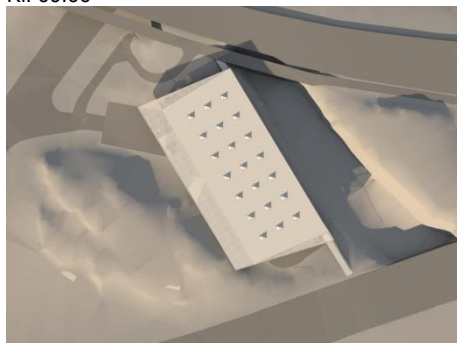
Vid sommarsolståndet skuggas en bit av marken omkring, men ingen skugga faller på befintlig bebyggelse.



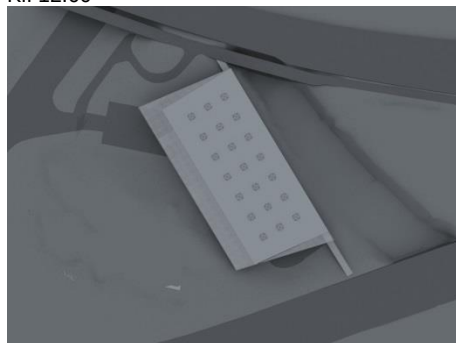
Kl. 09.00



Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00

Solstudie, höstdagjämning 23 september. Bild: Wåhlin Arkitekter

Vid höstdagjämningen är solförhållandena desamma som vid vårdagjämningen.

### **Barnkonsekvenser**

Då det huvudsakligen är ytor som idag används som parkering och inte för lek och rekreation som tas i anspråk för byggnation, både vid bostäderna och vid parkeringshuset, bedöms förslaget inte ge några negativa konsekvenser för barn.

### **Tidplan**

|            |                         |
|------------|-------------------------|
| Granskning | 29 mars - 26 april 2017 |
| Antagande  | 15 juni 2017            |

Planarbetet genomförs med standardförfarande.

### **Genomförande**

#### **Organisatoriska frågor**

##### **Ansvarsfördelning**

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid prövning av bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret medverkar i genomförandet genom sitt markförvaltningsansvar.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för de fastighetsbildningsåtgärder som krävs.

Byggaktörerna står för alla kostnader till följd av exploateringen inom kvartersmark och för anslutning mot omgivande park och gata. Stockholm Parkering ansvarar för att genomföra nödvändiga undersökningar samt vidta åtgärder som krävs för sprängning för och grundläggning av parkeringshuset, med anledning av att det ligger nära tunnelbanespår, järnvägsspår samt bensinstation med underjordiska installationer.

##### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats.

#### Avtal

Staden genom dess exploateringsnämnd har tecknat ett markanvisningsavtal med byggaktörerna. Markanvisningsavtalen ska ersättas med en överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse. Överenskommelsen reglerar genomförandet av planen och dess konsekvenser. Överenskommelsen ska ha tecknats innan detaljplanen antas.

#### Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner 0180-7830 och 0180-5340 helt upphör att gälla inom planområdet.

#### Fastighetsrättsliga frågor

##### Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna

- Bjurö 1, som ägs av Stockholms stad och är upplåten med tomträtt till AB Familjebostäder
- Farsta 2:1, som ägs av Stockholms stad

##### Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, parkering och centrumändamål på en plats och för parkering, handel, idrott och kultur på en annan plats. Planförslaget möjliggör även markanvändning för allmän platsmark i form av gata.

##### Fastighetsbildning

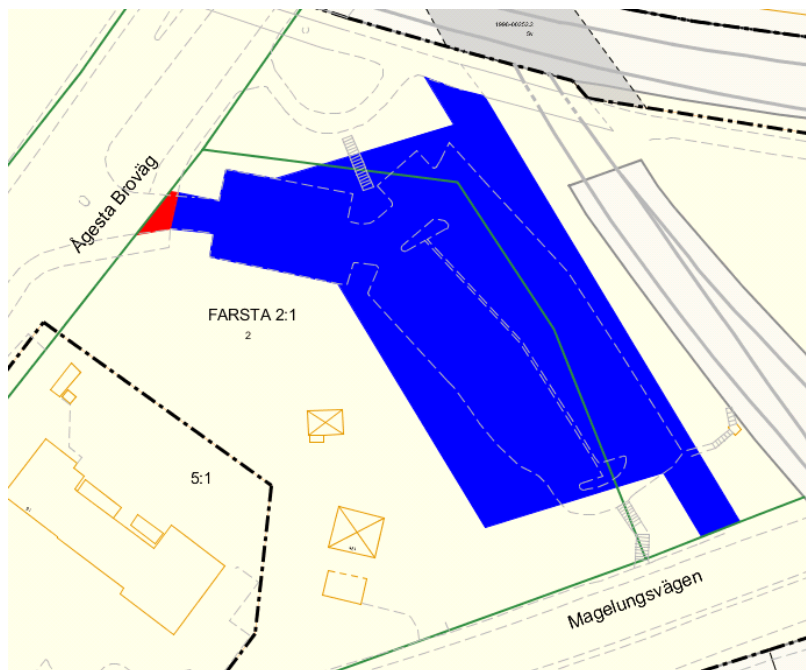
Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmåteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning.

Område som är utlagt som kvartersmark (parkering, handel, idrott och kultur) ligger delvis på mark som inte är planlagd och delvis på allmän platsmark (park). Området ska utgöra en eller flera egna fastigheter. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i den del som är utlagd som parkering, handel, idrott och kultur.

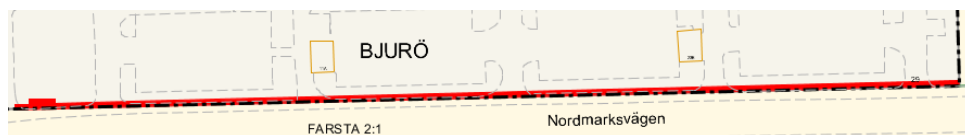


Ett litet område av Farsa 2:1 som inte är planlagt idag är utlagt som allmän platsmark (gata).



Mark som idag inte är planlagd samt allmän platsmark (park) och som ska bli kvartersmark (delvis endast parkering samt delvis parkering, handel och idrott) markerad med blå färg. Mark som ska bli allmän platsmark (gata) är markerad med röd färg. Grönt streck är gräns mellan allmän platsmark och icke planlagt område.

Område utlagt som kvartersmark (bostäder, parkering och centrumändamål) och allmän plats (gata) ligger på mark som är kvartersmark (bostäder) i gällande plan. Fastighetsreglering krävs av den del som ska vara allmän platsmark till den kommunalägda fastigheten Farsta 2:1.



Mark som idag är planlagd som kvartersmark (bostad) och som ska bli allmän platsmark (gata), markerad med röd färg.

Kvartersmarken kan utgöra en eller flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i den del som är utlagd som bostad, parkering och centrumändamål där funktionerna kan separeras.

Servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar  
Behov av rättigheter och gemensamhetsanläggningar prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning. Några rättigheter eller gemensamhetsanläggningar bedöms inte behöva inrättas för planens genomförande.

Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet kan det krävas att ett flertal rättigheter och/eller gemensamhetsanläggningar behöver inrättas.

### **Ekonomiska frågor**

Staden får intäkter genom tomträttsavgälder.

### **Tekniska frågor**

Vatten, avlopp, el, tele och fjärrvärme  
Planerad bebyggelse avses anslutas till befintliga ledningssystem.

#### **Dagvatten**

Dagvatten ska i första hand omhändertas eller fördröjas på kvartersmark. Byggaktören ansvarar för dagvattenhantering i samråd med Stockholm Vatten. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

#### **Geoteknik**

Stockholm Parkering AB ansvarar för att genomföra erforderliga geotekniska undersökningar. En särskild undersökning ska utföras för att fastställa att byggnationen kan genomföras med hänsyn till SL:s banvall.

#### **Åtgärder för att förebygga störningar och klagomål under byggtid**

Byggaktören ska ha kontakt med förvaltare, husvärdar och hyresgästförening samt informera sina befintliga hyresgäster om vad som ska hända i närområdet, både under planeringstiden och under byggtiden.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.