

Granskningsutlåtande

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

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Besvärberättigade	6
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	6
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	7
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	11

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra 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.

Planförslaget skickades ut för granskning 29 mars 2017 – 26 april 2017. Under granskningen har åtta yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller och vibrationer för bostäderna, risk och säkerhet kopplat till parkeringshuset samt Nordmarksvägens utformning. De sakägare som framfört synpunkter önskar att föreslagen bostadsbebyggelse inte uppförs förrän kollektivtrafiken till Farsta strand förbättrats samt att den inte ska skugga befintliga hus och gårdar.

Stadsbyggnadskontoret

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

Kontoret bedömer att det inte är nödvändigt att reglera bullerreducerande åtgärder genom planbestämmelser liksom att en vibrationsutredning för bostäderna inte är nödvändig då de ligger mer än 150 meter från järnvägen. Dock föreslår kontoret att en planbestämmelse om att riktvärden för vibrationer inte får överskridas gällande bostäderna införs. Gällande säkerheten för passagerare i en tågagn ska det fortsätta att utredas. För att säkerställa att personer i parkeringshuset drabbas så lite som möjligt vid en eventuell olycka på järnvägen föreslår kontoret att en planbestämmelse införs som reglerar att parkeringshusets fasad mot Nynäsbanan ska utföras tät. Gällande Nordmarksvägens utformning bedömer stadsbyggnadskontoret att inga ändringar av planförslaget är nödvändiga.

Angående brister i kollektivtrafiken är kontorets hållning att 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. Stadsbyggnadskontorets förhoppning är att den som ska ta sig någonstans väljer att åka tunnelbana eller pendeltåg istället för att ta bilen då det är närmare till dessa stationer än till parkeringshuset samt att för boende som har behov av parkering nära bostadsentrén kommer särskilda platser att anordnas.

Gällande skuggning anser stadsbyggnadskontoret att en viss skuggning som tillkommer när ett område förtätas får anses vara acceptabelt, särskilt som ingen lägenhet faller i ständig skugga.

Inkomna synpunkter föranleder endast mindre ändringar av förslaget, men inga som innebär en förändring av föreslagna byggnaders volym eller huvudsakliga utseende. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till 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 som fyra punkthus med sex våningar, vilket i våningsantal samspelar med befintliga skivhus norr och söder om punkthusen. De 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 värdefulla träd, vilka skyddas i planen. Under punkthusen föreslås ett underjordiskt parkeringsgarage med cirka 70 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 intilliggande Nynäsbanan. Hänsyn har tagits till en bevarandevärd ek i parkeringshusets placering och utformning.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 29 mars 2017 - 26 april 2017. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Farsta bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen
Ingen erinran.

Trafikverket

Trafikverket har mellan samrådet och granskningsskedet tagit del av riskutredning. Under förutsättning att länsstyrelsen bedömer att ett kortare avstånd än 30 meter kan vara lämpligt är även Trafikverket öppna för att diskutera detta. En viktig fråga i det sammanhanget är att säkerheten för passagerare i en tågagn vid en eventuell urspårning säkerställs i tillräcklig omfattning. I liknande fall har behovet av kollisionsdämpande åtgärder mellan byggnad och spår särskilt utretts vilket även bör göras i detta fall.

Nödvändiga bullerreducerande åtgärder för att uppfylla förordningen (2015:216) anser Trafikverket ska regleras genom planbestämmelser.

En vibrationsutredning har inte genomförts under planprocessen då risk för höga vibrationsnivåer inte bedöms troligt. Trafikverket anser generellt att vibrationsutredning bör genomföras inom samma avstånd som bullerutredning utförs. Vibrationsnivåer på 0,4 mm/s vägd RMS ska inte överskridas. Trafikverket kan inte ansvara för eventuella vibrationsproblem som kan uppstå utan ansvar för eventuella problem vilar på Stockholm stad.

Då detaljplanen innehåller förslag på byggnation i järnvägens närhet bör det under planarbetet utredas vilken eventuell påverkan åtgärder kan ha på järnvägens stabilitet. Trafikverket bör ges möjlighet att ta del av och lämna synpunkter på genomförda utredningar innan detaljplanen antas. I vissa fall kan markarbeten skapa behov av ett avtal mellan Stockholm stad och Trafikverket för att reglera samverkan under genomförandeskedet.

Trafikverkets hänvisar till Luftfartsverkets yttrande om att Bromma flygplats ska ges möjlighet att yttra sig.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fortum har befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar inom planområdet. För att kunna planera eventuella omläggningar och nya dragningar av ledningar samt säkra befintlig drift är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i anläggningarna utförs av Fortum Värme och bekostas av byggaktör enligt gällande avtal. I övrigt ingen erinran.

Trafikförvaltningen

Nordmarksvägen uppges få en gatubredd på åtta meter varav cirka en meter används för parkering på ena sidan. Enligt Ri-Buss bör en gata med dubbelriktad trafik och kantstensparkering ha en bredd på nio meter. Hållplatsens läge på Nordmarksvägen i förhållande till infarten till husen förefaller inte uppleva de riktlinjer som finns kring hållplatser i Ri-Buss vad det gäller längd. Med dagens utformning så blockerar bussen infarten till parkeringen. I samband

med byggnationen bör Stockholms stad även se över möjligheterna att tillgänglighetsanpassa hållplatsen.

Trafikförvaltningen anser att det kvarstår frågor kring kran- och vibrationsalstrande arbeten gällande uppförande av parkeringshuset. Risk för påverkan på tunnelbanan föreligger varför grundläggning ska utföras i enlighet med SL:s föreskrifter. Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan SL och exploitören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetets utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen antas.

Storstockholms brandförsvär

Gällande innehållet i riskanalysen har brandförsvaret inga synpunkter men uppmärksammar utformningen av parkeringsgaraget kopplat till de åtgärder som föreslås i riskutredningen. Enligt planbeskrivningen bör parkeringshuset förses med perforerad plåt samt att in- och utfarter är öppna till det fria. Riskutredningen föreslår åtgärder som att friskluftsintag ska placeras bort från riskkällan samt att mekaniska ventilationssystem ska gå att stänga av. Hur är detta applicerbart om fasaden är perforerad och det finns stora öppningar direkt till det fria? Då kan det som är skadligt vid exempelvis en olycka med farligt gods spridas in i garaget trots att ventilationen stängts av eller riktats åt annat håll. Har hänsyn till detta tagits och är det i så fall lämpliga åtgärder som faktiskt är riskreducerande?

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på förslaget att ordna en gemensam parkeringslösning för olika typer av parkeringsbehov i detta läge där stadigvarande vistelse är problematiskt. Det är dock mycket viktigt att gång- och cykelförbindelserna mellan den nya bostadsbebyggelsen på Nordmarksvägen och parkeringshuset på andra sidan Magelungsvägen studeras närmare, vilket bör ske inom fortsatt planarbete. Att förbindelserna har god framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet är viktigt för att parkeringshuset ska bli ett praktiskt rimligt parkeringsalternativ för de nya bostäderna, med hänsyn till det relativt långa avstånd de ska överbrygga.

Kontoret önskar att cykelparkering i parkeringshuset placeras nära entréer samt föreslår att möjligheten till en ITS-lösning (Intelligent Transport System) med dynamisk information utreds. Det skulle kunna underlätta ett effektivt utnyttjande av parkeringen.

Besvärberättigade

Privatperson, Nordmarksvägen 29

Personen motsätter sig byggnationen av fyra punkthus på Nordmarksvägen. Hen menar att husen kommer att skymma solen och därmed ljusinsläppet för dem som bor på ojämna gatunummer samt att antalet parkeringsplatser kommer att minska och befolkningen öka. Att stora lägenheter byggs gör att familjerna som flyttar in kan tänkas ha två bilar. Personen anser att innan nya lägenheter byggs måste kollektivtrafiken utökas till Farsta strand då tunnelbanan på vardagar i riktning mot Farsta strand är väldigt full.

Privatperson, Nordmarksvägen 27

Personen anser att förslaget är dumt och att de planerade husen kommer att skymma allt ljus på de befintliga gårdarna och för lägenheterna på de nedersta våningarna i befintliga hus. Hen menar det finns plats utmed hela Nynäsvägen att bygga på och undrar hur det är tänkt med affärer, förskolor och skolor. Personen ställer även frågan om vem som orkar gå till ett parkeringshus vid infartsparkeringen för att hämta bilen samt meddelar att hen har parkeringstillstånd och därför undrar vem som ska hämta dennes bil. Personen påpekar att det tillkommer ett 90-tal bilar som ska ha parkeringsplats samt undrar om gårdarna som idag har bommar kommer att förstöras med trafik och parkering. Hen undrar även var miljöstugorna tar vägen och om tvättstugorna ska delas med nyinflyttade. Personen ställer även frågan hur många fler människor som ska till Farsta strand och önskar att Farsta strand inte ska förstöras.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Synpunkter inkomna under samråd som inte tillgodosetts:

- Bygg inte bostäderna här
- Bygg på andra platser
- Låt inte den nya bostadsbebyggelsen skugga befintlig
- De nya husen tar bort utsikten
- Placera punkthusen symmetriskt
- Sänk husen en våning för att underordna dem befintliga lamellhus i höjd alternativt ersätt taken med platta tak
- Gör mer variation på lägenhetsstorlekarna, framför allt fler mindre lägenheter
- Placera fönster på de nya husen mot varandra för att undvika insyn till de befintliga
- Bygg en matvarubutik i korsningen mellan Ullerudsbacken och Nordmarksvägen
- Bevara träd i området i kommande förtätningar
- Studera en annan lösning för bullerskydd på bostadsgården
- Förbättra kollektivtrafiken till Farsta strand

- Anlägg inte parkeringsplatser mellan det östra befintliga lamellhuset och parkleken
- Det blir en ökning av bilar i området
- Det blir mer buller och avgaser
- 400 meter till parkeringshuset är långt för äldre, handikappade, utslitna och större barnfamiljer
- Placera parkeringshuset 30 meter från Nynäsbanans spårmitt
- Ange etableringsytor i planbeskrivningen

Synpunkter inkomna under granskning som inte tillgodosetts:

- Reglera bullerreducerande åtgärder för att uppfylla förordningen (2015:216) genom planbestämmelser.
- Utför en vibrationsutredning inom samma avstånd som bullerutredning
- Nordmarksvägen bör få en gatubredd på nio meter
- Busshållplatsen på Nordmarksvägen bör uppfylla riktlinjer i Ri-Buss vad det gäller längd då en buss blockerar infarten till parkeringen med dagens utformning
- Tillgänglighetsanpassa busshållplatsen i samband med byggnationen
- Cykelparkering i parkeringshuset bör placeras nära entréer
- Möjlighet till en ITS-lösning (Intelligent Transport System) med dynamisk information bör utredas
- Bygg inte på platsen eftersom föreslagen byggnation kommer att skymma solen och därmed ljusinsläppet för vissa lägenheter
- Antalet parkeringsplatser kommer att minska och befolkningen öka
- Bygg längs Nynäsvägen istället

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt om planförslaget

Översiktsplanen anger att fler bostäder behövs. Programmet för Tyngdpunkt Farsta pekar ut aktuellt planområde för ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är lämpligt att bygga på föreslagen plats då marken kan nyttjas bättre i och med att markparkeringar flyttas under jord samt att området i sin helhet kommer att upplevas trevligare då många parkerade bilar försvinner samt att nya gröna bostadsgårdar tillkommer. Därtill är marken lämplig för Stockholmshus som förutsätter en plan och lättexploaterad yta. Föreslagen placering av husen skär av en del siktlinjer mellan bebyggelsen men sparar de diagonala.

Stadsbyggnadskontoret avser att behålla våningsantalet då det bättre samspelar med våningsantalet på omgivande hus.

Frågan om större variation på lägenhetsstorlekar har framförts till byggaktören som väljer att behålla föreslagna storlekar men planera för större variation i kommande detaljplaner i Farsta strand.

Hänsyn till träd i kommande förtätningar är inte en fråga för denna detaljplan.

Buller, vibration och risk

Stadsbyggnadskontoret anser det inte vara nödvändigt att reglera bullerreducerande åtgärder genom planbestämmelser då förordningen (2015:216) ska uppfyllas ändå.

Kontoret bedömer att en vibrationsutredning för bostäderna inte är nödvändig då de ligger mer än 150 meter från järnvägen samt att SL som jämförelse anser att upp till 50 meter bör utgöra ett så kalla uppmärksamhetsområde för sina spår. Istället föreslår kontoret att en planbestämmelse om att riktvärden för vibrationer inte får överskridas gällande bostäderna.

Säkerheten för passagerare i en tågagn ska fortsätta utredas och säkerställas i det fortsatta planarbetet i enlighet med Trafikverkets synpunkt, liksom den eventuella påverkan som byggnationen av parkeringshuset kan ha på järnvägens stabilitet. Trafikverket ska ges möjlighet att ta del av och lämna synpunkter på detta innan detaljplanen antas. Avtal ska skrivas mellan Trafikverket och Stockholms stad om det bedöms som nödvändigt.

Innan detaljplanen antas ska genomförandeavtal tecknas mellan SL och Stockholm parkering AB där förutsättningar för arbetets utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan.

Kontoret föreslår att planbestämmelse införs som reglerar att parkeringshusets fasad mot Nynäsbanan ska utföras tät för att det som är skadligt vid en olycka med farligt gods inte ska spridas in i byggnaden så lätt. De riskreducerande åtgärder som hör ihop med parkeringshusets ventilation är villkorade på så sätt att de ska placeras bort från riskkällan alternativt kunna stängas av om det är så att ventilation införs.

När ett område förtätas medför det en viss ökning av buller och avgaser. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att ökningen inte är betydande samt är något som får accepteras när en stad växer.

Gator och trafik

Bromma flygplats har tillfrågats om eventuell påverkan efter detaljplanen varit på samråd. Flygplatsen har ingen erinran.

Nordmarksvägens bredd och utformning ändras inte från hur det ser ut idag. Att bredda gatan i enlighet med Trafikförvaltningens synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret inte som genomförbart då det ligger på vardera sidan om gatan, över vilka staden inte har rådighet. Gällande hållplatsen kommer den ligga kvar i sitt

nuvarande läge men marken den står på blir allmän plats i form av gata istället för som nu att den ligger på kvartersmark som är upplåten med tomträtt. Väderskyddet kommer inte att flyttas och inte heller kommer arbeten med trottoaren utföras där det står. Däremot flyttas infarten till kvarteret två-tre meter längre bort från hållplatsen än nuvarande infarts läge. Det innebär visserligen att en ledbuss inte kommer att kunna stanna vid hållplatsen utan att blockera infarten, men inte heller en försämring av nuläget. Den buss som går på gatan idag är inte en ledbuss. Då staden inte kommer att utgöra några gatuarbeten på Nordmarksvägen finns ingen anledning för staden att tillgänglighetsanpassa hållplatsen.

Planområdet ligger inom influensområdet för utbyggd tunnelbana. När den nya tunnelbanan är utbyggd ökar turtätheten och kapaciteten vilket skapar goda möjligheter för fortsatt komplettering med fler bostäder och arbetsplatser i stadsdelsområdet. Därtill möjliggör öppnandet av Citybanan under 2017 en fördubbling av kapaciteten för pendeltåg, varför kollektivtrafiken kommer att förbättras.

Förhoppningen är att den som ska ta sig någonstans väljer att åka tunnelbana eller pendeltåg istället för att ta bilen då det är närmare till dessa stationer än till parkeringshuset. Erfarenhet visar därtill att många endast använder bilen på fritiden och inte för resor till och från arbetet och då anser det mer acceptabelt att gå en längre sträcka till sin parkeringsplats. För de boende som har behov av parkering nära bostadsentrén kommer vissa platser att anordnas.

Parkeringsplatser för befintliga bostäder kommer att anordnas i garage under mark eller som parkering på mark inom fastigheten Bjurö 1. För tillkommande bostäder planeras parkeringsköp i parkeringshuset vid Magelungsvägen. Parkeringsstalet för de nya bostäderna är dock lågt, 0,48 platser per lägenhet, då bostäderna kommer att ligga väldigt nära både tunnelbana och pendeltåg.

Ingen förändring avseende biltrafik på gårdarna planeras att ske.

Gång- och cykelförbindelserna mellan föreslagna bostäder och föreslaget parkeringshus ska studeras än mer genom att beskrivas mer noggrant i planbeskrivningen, där även ett resonemang om framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet i samband med att planskilda passager tas bort i kommande omvandling av Magelungsvägen. Gällande placering av cykelparkering samt ITS-lösning i parkeringshuset är det inte någon planfråga utan synpunkter bör framföras till Stockholm Parkering.

Vid förtätning får räknas med en ökning av bilar. Positivt är dock att en stor del av dessa kommer att kunna parkeras under mark och därmed inte ta upp plats, varken fysiskt eller visuellt.

En mindre del av de markparkeringar som föreslås finnas kvar kan komma att flyttas till ytan mellan det östra lamellhuset och parkleken. Kontoret är medvetet om att dessa hamnar utanför boendes fönster och ska studera om en alternativ placering är möjlig. Kontoret bedömer dock att parkeringen inte kommer att utgöra en fara för barnen då dessa ytor separeras av en gångväg. Om farliga situationer skulle riskera att uppstå kan ett staket uppföras. Därtill är det inte en planfråga utan något som behandlas i bygglovskedet.

Ledningar

Fortums yttrande om befintliga ledningar och önskemål om information och samrådsmöten noteras och framför till byggaktörerna.

Olägenheter för grannar

De nya bostadshusen föreslås placeras söder om befintliga gårdar till bostadshusen på norra sidan om Nordmarksvägen, vilket innebär att de till viss del ger skugga åt gårdarna samt vissa lägenheter. Mitt på sommaren skuggas dock inget av de befintliga husen av de föreslagna och endast en liten del av gården skuggas. Vid vår- och höstdagjämning skuggas befintliga hus och gårdar till viss del på för- och eftermiddagen. Mitt på dagen, klockan 12, skuggas inget befintligt hus men en del av gården. En viss skuggning tillkommer när ett område förtätas och får anses vara acceptabelt, men ingen lägenhet faller i ständig skugga av planerad bostadsbebyggelse. Förtätning medför även att viss utsikt försvinner, vilket får anses vara acceptabelt i en växande stad.

Ingen förändring avseende biltrafik på gårdarna planeras att ske.

Byggrätt för miljöstugor skapas på tillkommande bostadsgårdar i detaljplanen. Gällande tvättstugor för boende i de nya husen är inte en planfråga utan hänvisas istället till Familjebostäder.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen plats är lämplig för byggnation ut flera perspektiv; platsen ligger mycket nära stationer för två spårbundna kollektivtrafikslag, markytan kan nyttjas bättre då markparkeringar flyttas under jord liksom att området i sin helhet kommer att upplevas trevligare då många parkerade bilar försvinner samt att nya gröna bostadsgårdar tillkommer. Därtill är marken lämplig för Stockholmshus som förutsätter en plan och lättexploaterad yta.

Stadsbyggnadskontoret anser att en viss ökning av insyn lägenheter emellan kommer när ett område förtätas. Bostadshusen placeras så att deras fasader hamnar parallellt med befintliga hus på södra sidan av Nordmarksvägen, till vilka det är 20-25 meter, vilket får anses vara ett acceptabelt avstånd mellan bostadshus.

Övriga synpunkter

Förskolor och service planeras i efterföljande detaljplan och skolplanering sker parallellt för Farsta stadsdel.

Etableringsytor är i nuläget ännu inte planerade, varför de inte kan anges i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Under samrådet inkom synpunkter som handlade om föreslagna bostadshus skuggverkan på och insyn till befintliga bostäder, bostadshusens höjd samt ökning av biltrafiken i området. Vissa sakägare och andra boende motsatte sig helt planerna på nya bostadshus. Andra synpunkter från boende gällde en fullbelagd kollektivtrafik till och från Farsta strand samt avsaknad av offentlig och kommersiell service i närområdet. Trafikverket inkom med ett yttrande om att parkeringshuset skulle placeras 30 meter från Nynäsbanans spårmitt på grund av risk samt önskvärt bebyggelsefritt avstånd.

Efter samrådet gjorde stadsbyggnadskontoret bedömningen att förslaget med punkthus och deras placering i förhållande till de befintliga inte skuggade dem så pass mycket att det ansågs oacceptabelt. Kontoret bedömde att de nya bostadshusen ger viss del ger skugga åt gårdarna samt vissa lägenheter vid vissa tider på dygnet vid vår- och höstdagjämning men att mitt på sommaren skuggas inget av de befintliga husen och endast en liten del av gården skuggas. Kontorets hållning var att en viss skuggning tillkommer när ett område förtätas och får anses vara acceptabelt, särskilt som ingen lägenhet faller i ständig skugga.

Stadsbyggnadskontoret anser även att en viss ökning av insyn lägenheter emellan kommer när ett område förtätas. Bostadshusen placeras så att deras fasader hamnar parallellt med befintliga hus på södra sidan av Nordmarksvägen, till vilka det är 20-25 meter, vilket får anses vara ett acceptabelt avstånd mellan bostadshus.

Stadsbyggnadskontoret avsåg att behålla våningsantalet då det bättre samspelar med våningsantalet på omgivande hus, Kontoret framförde att det vid förtätning får räknas med en ökning av bilar men att positivt är att en stor del av dessa kommer att kunna parkeras under mark och därmed inte ta upp plats, varken fysiskt eller visuellt.

Stadsbyggnadskontoret bedömde även att föreslagen plats är lämplig för byggnation då platsen ligger mycket nära stationer för två spårbundna kollektivtrafikslag, markytan kan nyttjas bättre då

markparkeringar flyttas under jord liksom att området i sin helhet kommer att upplevas trevligare då många parkerade bilar försvinner samt att nya gröna bostadsgårdar tillkommer. Därtill är marken lämplig för Stockholmshus som förutsätter en plan och lättexploaterad yta. Vidare pekar programmet för Tyngdpunkt Farsta ut aktuellt planområde för ny bebyggelse.

Angående synpunkterna om kollektivtrafiken samt avsaknad av service svarade stadsbyggnadskontoret att 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. Förskolor och service planeras i efterföljande detaljplan och skolplanering sker parallellt för Farsta stadsdel.

Gällande placering av parkeringshuset i förhållande till Nynäsbanan avsåg stadsbyggnadskontoret att ta fram en riskutredning, vilket även gjordes inför detaljplanens granskning.

Synpunkter som inkommit under detaljplanens granskning handlar om reglering av bullerdämpande åtgärder, behov av vibrationsutredning samt risk knutet till parkeringshusets placering nära Nynäsbanan. Stadsbyggnadskontoret anser det inte vara nödvändigt att reglera bullerreducerande åtgärder genom planbestämmelser liksom att en vibrationsutredning för bostäderna inte är nödvändig då de ligger mer än 150 meter från järnvägen. Dock föreslår kontoret att en planbestämmelse om att riktvärden för vibrationer inte får överskridas gällande bostäderna införs. Gällande säkerheten för passagerare i en tågvagn ska det fortsätta utredas och säkerställas i det fortsatta planarbetet. För att säkerställa att personer i parkeringshuset drabbas så lite som möjligt föreslår kontoret att en planbestämmelse införs som reglerar att parkeringshusets fasad mot Nynäsbanan ska utföras tät.

Trafikförvaltningen har inkommit med synpunkter på Nordmarksvägen utformning kopplat till kollektivtrafik i form av buss. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att inga ändringar av planförslaget är nödvändiga då gatans förutsättningar för busstrafik i stort sett behålls som idag samt att vissa förbättringar görs för den hållplats som idag finns på Nordmarksvägen.

En boende i området inkom med en synpunkt om att avståndet till förslaget parkeringshus är långt. Stadsbyggnadskontorets förhoppning är att den som ska ta sig någonstans väljer att åka tunnelbana eller pendeltåg istället för att ta bilen då det är närmare till dessa stationer än till parkeringshuset samt att för boende som har behov av parkering nära bostadsentrén kommer särskilda platser att anordnas.

Utifrån ovanstående bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget är väl avvägt utifrån de synpunkter som inkom under

detaljplanens samråd och granskning. Inkomna synpunkter under granskningen föranleder endast mindre ändringar av förslaget i form av nya planbestämmelser. Kontoret bedömer att frågor kring risk och säkerhet för passagerare på Nynäsbanan ska utredas innan detaljplanen antas.

Förslaget utgör en viktig del i att nå målet om 40 000 nya bostäder till år 2020 och ingår i influensområdet för utbyggd tunnelbana. Därtill bidrar förslaget till att öka bostadsutbudet i Stockholm i ett kollektivtrafikhärläge. En förtätning av detta slag ligger i linje med stadens översiktsplan.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Petter Lindencrona
planchef

Anna Olmårs
stadsplanerare