

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheterna Bjurö 1 och Farsta 2:1 m.fl. i stadsdelen Farsta strand i Stockholm, Dp 2016-16240

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Hur samrådet bedrivits.....	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur, gestaltning och placering.....	8
Kulturmiljö	10
Olägenheter för grannar	11
Parker, grönområden, naturvärden och kompensationsåtgärder	11
Gator och trafik	14
Teknisk försörjning.....	19
Hälsa och säkerhet	22
Miljö- och klimataspekter	25
Övriga frågor	28
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	30
Föreslagna förändringar.....	31
Inkomna synpunkter	32
Statliga och regionala myndigheter och förbund	32
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	39
Övriga remissinstanser	51
Sakägare enligt fastighetsförteckning	53
Övriga, ej sakägare	74

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförandet av sju nya flerfamiljshus, med möjlighet till centrum- och skoländamål i bottenvåningarna samt att möjliggöra en uteplats till ett vård- och omsorgsboende.

Planförslaget sändes ut på samråd 2019-02-12 - 2019-03-26. Under samrådet inkom 22 yttranden från remissinstanser. Från närboende och andra privatpersoner inkom 30 yttranden från sammanlagt 27 personer. En namnlista med 108 namn insändes också.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller risk för översvämning och för olycka vid transport av farligt gods, trafikbuller och dagvatten. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att bebyggelsen minskar i omfattning samt håller ett större avstånd till befintliga bostäder, att bushållsplats vid Ullerudsbacken blir kvar i sitt nuvarande läge samt att den östra gång- och cykeltunneln under Magelungsvägen behålls.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare i det fortsatta planarbetet:

- bebyggelsens lämplighet med avseende på skyfall och risk för översvämning;
- risksituationen med avseende på transport av farligt god på Nynäsbanan och Magelungsvägen;
- omhändertagande av dagvatten;
- geotekniska förutsättningar;
- förorenad mark;
- det östra husets höjd;
- utformning av Magelungsvägen, i regi av exploateringskontoret.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- det östra huset sänks med två våningar;
- plankartan får nya eller justerade planbestämmelser som syftar till att skydda människors hälsa och säkerhet samt bebyggelsen mot skador orsakade av översvämning, trafikbuller, vibration samt olyckor vid transport av farligt gods;
- planbeskrivningen uppdateras med ny eller justerad beskrivning av påverkan på naturmiljö, rekreativa värden, förskolegårdens storlek i förhållande till antal barn samt uppgift om antal tillgängliga parkeringsplatser.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförandet av sju nya flerfamiljshus placerade längs gatorna Magelungsvägen och Ullerudsbacken i Farsta strand liksom att möjliggöra för centrum- och skoländamål i dess bottenvåningar. Därtill syftar detaljplanen till att möjliggöra byggrätt för en uteplats till ett äldreboende som är under uppförande vid Stieg Trenters torg. Vidare syfte med detaljplanen är att reglera gestaltningen av den nya bostadsbebyggelsen så att den tillsammans ses som en egen årsring i Farsta med vissa utmärkande särdrag, såsom fasadmateriell och takform. Då de blivande bostadsgårdarna rymmer äldre träd och berg i dagen är ytterligare ett syfte att spara vissa av dessa inslag. Ytterligare syfte är att ge Magelungsvägen den yta som behövs för att kunna omvandla den till att mer ha karaktären av en stadsgata.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2019-02-12 - 2019-03-26. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, på Farsta bibliotek, Farstagången 8, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Farsta Sköndal tisdag 2019-02-12. Samrådsmöte hölls 2019-03-05 i Forsängens öppna förskola, Nordmarksvägen 31 i Farsta strand, där cirka 80 personer närvarade.

Under samrådet inkom 22 yttranden från remissinstanser. Från närboende och andra privatpersoner inkom totalt 30 yttranden från 27 personer. En namnlista med 108 namn insändes också.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Synpunkter har inkommit från *närboende* och *privatpersoner*.

Det framförs att samrådslokalen var för liten, folk trängdes under mötet, synpunkter på hur insända synpunkter i angränsande projekt hanterats av stadsbyggnadskontoret samt att insända skrivelser med namnunderskrifter försvunnit.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Tidigare samrådsmöten som har gällt detaljplaner i närområdet har hållits i för små lokaler sett till antalet deltagare, varför en ny större lokal bokades denna gång. Det är dock svårt att på förhand veta hur många som deltar vid ett samrådsmöte. För de 80 deltagarna på samrådsmötet kan konstateras att lokalen var något trång.

Hur synpunkter hanterats i angränsande detaljplaner är inte en fråga för denna detaljplan.

Synpunkter som gäller detaljplanen ska alltid skickas till angivna post- eller e-postadresser, alternativt via stadens bygg- och plantjänst, för att garanteras bli registrerade.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Länsstyrelsen framför att planförslaget överensstämmer med översiktsplanen där Farsta är ett utpekat fokusområde och Magelungsvägen framhålls som en av de vägar som kan utgöra stadsgata. Vidare bedömer länsstyrelsen att planen kan innebära att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Trafikförvaltningen SLL (Region Stockholm) framför att planområdet ligger inom strategiskt stadsutvecklingsområde utpekat i RUFS 2050 med hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Där ska människor nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots, kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet ska prioriteras i planeringen.

Man framför vidare att dagens nivå av framkomlighet i vägnätet inte ska försämrats, med bakgrund av att Magelungsvägen är en del av det primära vägnätet. En överenskommelse gjord 2014 mellan Trafikverket och flera kommuner, däribland Stockholm, syftar till att säkerställa att förbindelserna inom det primära vägnätet är framkomliga under hela resan för resenärer oavsett trafikslag, samt för yrkestransporter. Att framkomligheten värnas är särskilt viktigt för kollektivtrafiken. *Trafikförvaltningen SLL* anser med bakgrund i detta att Magelungsvägen bör utredas ytterligare med fördel i en samlad trafikutredning, t.ex. behöver förväntad trafikalstring av ny bebyggelse, färdmedelsfördelning samt restidseffekter av sänkt hastighet och ändrad korsningsutformning med Mårbackagatan beskrivas, samt Magelungsvägens funktion för Huddinge kommun.

Trafikförvaltningen/Region Stockholm vill delta i det fortsatta planarbetet.

Trafikverket framför att Magelungsvägen har en väldigt viktig strategisk betydelse för Stockholmsregionen och att framkomlighetsnivån på vägen inte bör försämras för att inte skapa ytterligare problem i det redan hårt ansträngda primära vägnätet. Försämringar kan leda till stora följdverkningar i omringliggande vägnät och leda till negativa följd effekter för vägtrafiken i söderort och södra Storstockholm.

Farsta stadsdelsnämnd/förvaltning ser positivt på förslaget, läget är väl försörjt av kollektivtrafik vilket är goda förutsättningar för kompletteringsbebyggelse. Den befintliga boendemiljön på Nordmarksvägen försämrar med planerade byggnader, men förvaltningen gör bedömningen att en positiv konsekvens är att ljudmiljön blir bättre jämfört med dagens bullriga trafikmiljö. Det är positivt att planen möjliggör centrumändamål, dagens kommersiella utbud i Farsta strand är mycket begränsat. Markanvisning för delområde E bör ges till en aktör som bygger bostadsrätter för att få en jämnare fördelning av upplåtelseformer i stadsdelen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till planförslaget. För att klara stadens bostadsmål är exploatering inom naturmark svårt att undvika och nämnden anser att planförslaget visar på hur ny bebyggelse kan komplettera befintliga bostadsområden i ett kollektivtrafikhärläge på ett överlag bra sätt.

Trafikkontoret är positiva till bostäder i kollektivtrafikhärläge och till intentionerna att göra om Magelungsvägen för att skapa en trevligare gatumiljö.

Stockholms stadsmuseum tillstyrker den föreslagna detaljplanen och gör bedömningen att den är möjlig att genomföra då föreslagen bebyggelseskala och placering inte påverkar stadsrummet eller bebyggelsen negativt. De framför dock att detaljplanen för näraliggande Bjurö 1 och Farsta 2:1 (Dp 2016-16239) kommer att medföra negativa konsekvenser för området och kulturmiljön som helhet och att det hade varit positivt för den samlande bedömningen om förändringarna i området hade prövats i samma detaljplan.

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om byggnaders placering och bearbetning av gatumiljön. Området är väl lämpat för ytterligare bostadsbebyggelse eftersom det är väl försörjt av kollektivtrafik. Rådet ser positivt på inriktningen att utveckla Magelungsvägen mot större stadsmässighet och finner den föreslagna skalan välavvägd i relation till befintlig bebyggelse. Rådet anser dock att staden och Trafikverket behöver finna större samsyn om gatans utformning och framtida hastigheter om inte gatukaraktern och därmed grundtanken ska riskeras.

Stockholms naturskyddsförening anser att nya hus nära kollektivtrafik i grunden är positivt samtidigt som förtätningen innebär att stora boendekvaliteter som grönska utanför husen försvinner. I denna detaljplan kolliderar olika intressen på ett påtagligt vis och föreningen uppmanar stadsbyggnadskontoret att se om föreslagna hus kan justeras så att fler träd kan sparas.

Synpunkter har inkommit från *närboende* och *privatpersoner*, 22 skrivelser totalt samt hänvisning till en namnlista med 108 underskrifter.

Tre *närboende* framför i en gemensam skrivelse att det är positivt att det byggs och att det behövs mer liv och rörelse i stadsdelen.

Ett tiotal framför att planförslaget innebär en försämring för *närboende* med mörkare innergårdar och sämre ljusinsläpp i bostäder och balkonger. Ett flertal framför att det är negativt att naturmark i anspråk samt att byggnaderna generellt är för höga och att lekutrymmen på gårds- och naturmark för barn och unga tas bort. Flera har även synpunkter på hur bilparkering hanteras i detaljplanen (och att parkering inte är löst i näraliggande projekt) samt framför att det är negativt att flytta busshållplatsen och att ta bort g/c-tunneln under Magelungsvägen ur trafiksäkerhetsskal. Några *närboende* och *privatpersoner* tycker däremot att det är positivt med ett övergångsställe över vägen ur trygghetssynpunkt.

Flera (inklusive namnlista med 108 namn) framför även oförståelse för att tränga ihop människor på denna plats och att stadsdelen kommer att försämrats med risk för oattraktiva boendemiljöer och segregation. Man tycker att nybyggnation ska fördelas rättvist mellan alla områden och stadsdelar. Man uppmanar politikerna att inte fatta beslut som går mot folkviljan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bebyggelsens lämplighet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion har fortsatt utretts under planprocessen, särskilt vad gäller risken för olyckor samt översvämning. Planbestämmelser införs för att skydda människors hälsa och säkerhet samt bebyggelsen mot skador orsakade av detta.

Trafikförvaltningen har efter samrådet inkommit med mer precisa önskemål om utvecklingen av busstrafiken i Farsta strand, varför fler busshållplatser föreslås på Magelungsvägen. Detta är inte något som detaljplanen reglerar utan trafikförvaltningen har arbetat med detta i samarbete med exploateringskontoret. Tillsammans har kommits överens om att den minskade framkomlighet som flertalet busshållplatser på Magelungsvägen bidrar till får accepteras för att kunna öka busstrafiken i området. I

detta ingår även en sänkning av hastigheten förbi aktuellt planområde, från det tidigare föreslagna 60 km/h till 40 km/h. En samlad trafikutredning är under framtagande men kommer inte att finnas färdig till detaljplanens granskning.

Markanvisning för det som i samrådsförslaget benämndes som delområde E har markanvisats till en byggaktör som uppför bostadsrätter, vilket bidrar till en jämnare fördelning av upplåtelseformer i Farsta strand.

Prövningen av påverkan på kulturmiljön för den näraliggande detaljplanen Dp 2016-16239 gjordes inom den planprocessen varför det inte är en fråga i denna detaljplan.

Magelungsvägens utformning har efter plansamråd fortsatt bearbetas av exploateringskontoret i samråd med trafikkontoret. Flertalet intressen har vägts in, såsom busstrafik, framkomlighet för alla slags fordon, dagvattenhantering och grönska. Detaljplanen reglerar inte Magelungsvägens exakta utformning mer än dess möjliga bredd.

Vid större exploateringar är risken stor att träd behöver tas ned för att möjliggöra byggnationen, så även här. Bebyggelsen har placerats utifrån en bedömning av stadsbilden och den ljudmiljö som de framtida bostadsgårdarna får. Ingen justering har gjorts efter samrådet i syfte att spara fler träd än vad som förelåg i samrådsförslaget. Samtidigt kan ses att flertalet träd kan stå kvar inom planområdet även efter det att byggnaderna uppförts.

Planförslaget kommer innebära mer skuggning av intilliggande bostäder och balkonger, vilket får ses som en nödvändighet i en stad som växer och där mer bebyggelse tillkommer. Ingen bostad bedöms bli för mörk då ny bebyggelse inte hamnar så nära befintlig att ljusinsläpp helt blockeras. Befintliga bostadsgårdar kommer vid vissa tidpunkter på dygnet att skuggas mer än idag, men ingen gård blir helt av med sitt ljusinsläpp.

Storleken på ytan som barn har att leka på idag kommer att minska med kommande exploatering, men bostadsgårdar med inslag av natur kommer fortfarande att finnas i området. En förskolegård som kan nyttjas av alla när förskolans verksamhet är stängd planeras på en del av de tillkommande gårdarna.

Höjden på det högsta huset längst i öster sänks med två våningar utifrån en bedömning av stadsbilden. Huset som ligger vid korsningen mellan Magelungsvägen och Ullerudsbacken tillåts bli en våning högre än i samrådsförslaget, av anledningen att detta bedöms lämpligt utifrån Magelungsvägens stora gaturum samt att de inte riskerar att skugga befintliga bostäder. Övriga lamellhus längs Magelungsvägen kvarstår med de våningshöjder som tillåts

enligt samrådsförslaget. Mindre justeringar av tillåten nockhöjd har gjorts utifrån att projektering av gatan, utförd av exploateringskontoret, har justerat upp den nivå som byggnadernas bottenvåningar kan förläggas på. Justeringen föranleder ingen höjning av våningsantalet.

Bilparkering är löst i denna detaljplan då all boendeparkering ska ske i ett parkeringshus mellan 300 och 500 meter västerut längs Magelungsvägen. Boendeparkering placerad i detta läge, på andra sidan tunnelbane- och pendeltågsstation kan uppmuntra boende att välja kollektivtrafik istället för bil. Frågan om bilparkering i näraliggande projekt är inte en fråga för denna detaljplan. En av busshållplatserna vid Ullerudsbackens norra del, mittemot Farsta strandplan, flyttas till förmån för ny bebyggelse. Ny placering blir vid befintlig busshållplats på Magelungsvägen, vilka utökas för att möjliggöra en ökande busstrafik. Det kommer att bli längre att gå till den busshållplats aktuell busslinje trafikerar, vilket är en konsekvens av vald plats och utformning av ny bebyggelse. Andra boende i Farsta strand får samtidigt närmare till aktuell busslinje. Den andra busshållplatsen vid Ullerudsbackens norra del blir kvar.

Borttagandet av den västra av gång- och cykeltunnlarna under Magelungsvägen är en konsekvens av vald plats och utformning av bebyggelse. För vissa personer upplevs denna typ av tunnel som säkrare, men de för andra upplevs otrygga. Den östra gång- och cykeltunneln blir kvar, varför möjligheten att passera under Magelungsvägen i tunnel fortfarande finns. Ett övergångsställe tillkommer på Magelungsvägen, mittemot bron som leder till den östra av entréerna till Farsta strands pendeltågsstation. Kontoret bedömer att den nya trafikmiljön som föreslås blir en trafiksäker och trygg miljö.

Nya bostäder byggs i hela Stockholms kommun, inte bara i Farsta strand. Den aktuella detaljplanen följer inriktning och strategier i översiktsplanen och programmet för Tyngdpunkt Farsta, vars syften är att uppnå Stockholms bostadsmål.

Arkitektur, gestaltning och placering

Stadsbild

Stadsdelsnämnden/förvaltningen framför att lamellhusen längs Magelungsvägen upplevs som massiva. Positivt med utformningen är att området ramas in och skyddas mot trafikbullret.

Skönhetsrådet anser att de föreslagna lamellerna och öppningarna dem emellan bör följa samma rytm och att sekvensen ska följa de två östligaste lamellerna (delområde D). Det höga huset bör bearbetas och få samma höjd som resten av tillskotten och hörnet mot Ullerudsbacken i områdets västra del bör få en ny gestaltning

som tydligare utgår från två mötande lameller. För att ta ner skalan krävs en varierad fasadutformning, eventuellt trapphusvis mot gatan. In mot det storskaligare gårdsrummet kan utformningen vara en annan.

Beträffande det mindre projektet längs Ullerudsbacken önskar *Skönhetsrådet* vidare att det flyttas något närmare resten av den tillkommande bebyggelsen så att den hamnar i ett sammanhang. Rådet har inget att erinra mot den föreslagna uteplatsen vid äldreboendet.

Synpunkter har inkommit från *närboende* och *privatpersoner*.

I cirka tio skrivelser framförs att förtätningen är för stor, att planförslaget innebär en försämring för närboende med mörkare innergårdar och sämre ljusinsläpp i bostäder och balkonger. Man framför även att byggnaderna generellt är för höga och upplevs som murar. Ny bebyggelse hamnar för nära befintliga hus. Man önskar större avstånd mellan föreslagna hus för att släppa in mer ljus samt att lättare ta sig emellan.

Bostadsgårdar

Stadsdelsnämnden/förvaltningen ser en risk i att naturmiljön på bostadsgårdarna inte kommer att kunna sparas under byggetablering och byggnation. Uppvuxna träds värde är svårt att ersätta. Det bör verkligen eftersträvas att så många träd som möjligt bevaras. Den föreslagna uteplatsen vid fastigheten Gåsö 2, delområde A, kommer att bli ett lyft för platsen. Man framför vidare att det verkar svårt att skapa en användbar bostadsgård i delområde E, då slänten är brant och otillgänglig.

Flera (cirka fem-tio) *närboende* och *privatpersoner* framför att bostadsgårdarna blir mörka, trånga och att lekutrymme för barn och unga försvinner. Några är också oroliga för hur närmiljön påverkas under byggprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

För stadsbyggnadskontorets kommentarer gällande höjder och volymer på byggnader, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Att öppningarna mellan lamellhusen mot Magelungsvägen inte följer samma rytm kommer av att den planerade förskolans gård behöver skyddas från för höga ljusmiljöer, varför en öppning som direkt leder buller dit måste undvikas. Närmsta öppning mot Magelungsvägen har därför medvetet placerats längre österut. Större öppningar mellan tillkommande byggnader skulle släppa in mer trafikbuller, vilket inte är önskvärt. Ingen justering görs med avseende på detta.

Planförslaget innebär mer skuggning av intilliggande bostäder och balkonger, vilket får ses som en nödvändighet i en stad som växer och där mer bebyggelse tillkommer. Ingen bostad bedöms bli för mörk då ny bebyggelse inte hamnar så nära befintlig att ljusinsläpp helt blockeras. Befintliga bostadsgårdar kommer vid vissa tidpunkter på dygnet att skuggas mer än idag, men ingen gård blir helt av med sitt ljusinsläpp. Ingen justering görs med avseende på detta.

Storleken på ytan som barn har att leka på idag kommer att minska med kommande exploatering, men bostadsgårdar med inslag av natur kommer fortfarande att finnas i området. En förskolegård som kan nyttjas av alla när förskolans verksamhet är stängd planeras på en del av de tillkommande gårdarna.

Vid större exploateringar är risken stor att träd behöver tas ned för att möjliggöra byggnationen, så även här. De viktigaste miljöskapande träden skyddas mot fällning med planbestämmelse.

Vad gäller det som i samrådsförslaget kallas delområde E har byggnaden placerats utifrån ambitionen att spara ett stort bokträd som står strax norr därom. Skulle byggnaden flyttas närmre resten av den tillkommande bebyggelsen skulle trädet riskera att behöva tas bort. Delområde E placeras i en slänt, men den kraftigaste lutningen tas upp av den tillkommande byggnaden. Det är byggaktörens ansvar att ordna en användbar bostadsgård för de boende inom delområde E.

Det är ofrånkomligt att närmiljön påverkas under byggnation, med buller och damm som följd. Byggnation sker på bestämda tider och får inte störa under natten.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget kan utföras utan stor negativ påverkan på kulturmiljön men anser att den äldre bebyggelsens struktur och karaktärsdrag bör kunna uppfattas även i framtiden.

Stockholms stadsmuseum framför att detaljplanen för näraliggande Bjurö 1 och Farsta 2:1 (Dp 2016-16239) kommer att medföra negativa konsekvenser för området och kulturmiljön som helhet och att det hade varit positivt för den samlande bedömningen om förändringarna i området hade prövats i samma detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Öppningar mellan de nya byggnaderna har lämnats för att den äldre bebyggelsen ska kunna ses utifrån kvarteret. Särskilt viktig

har vyn från Stieg Trenters torg mot fastigheten Bjurö 1 i öster ansetts vara, varför en bredare öppning har lämnats där.

Prövningen av påverkan på kulturmiljön för den näraliggande detaljplanen Dp 2016-16239 gjordes inom den planprocessen varför det inte är en fråga i denna detaljplan.

Olägenheter för grannar

Flera *närboende* framför att planförslaget innebär en försämring med mörkare innergårdar och sämre ljusinsläpp i bostäder och på balkonger. Man framför även att byggnaderna generellt är för höga och upplevs som murar och att de hamnar för nära befintliga hus med bl.a. insyn som följd.

Flera *närboende och privatpersoner* framför även oro för byggprocessen med oväsen, smuts och stök och undrar om kompensation utgår.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget innebär mer skuggning av intilliggande bostäder och balkonger, vilket får ses som en nödvändighet i en stad som växer och där mer bebyggelse tillkommer, särskilt i lägen som är väl försörjda med kollektivtrafik. Ingen bostad bedöms bli för mörk då ny bebyggelse inte hamnar så nära befintlig att ljusinsläpp helt blockeras. Befintliga bostadsgårdar kommer vid vissa tidpunkter på dygnet att skuggas mer än idag, men ingen gård blir helt av med sitt solinfall. Insyn i befintliga bostäder kommer att öka, men bedömningen är att de tillkommande byggnaderna hamnar på ett acceptabelt avstånd från de befintliga, varför det inte bli någon oacceptabelt stor insyn. Ingen justering görs med avseende på detta.

För stadsbyggnadskontorets kommentarer gällande höjder och volymer på byggnader, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Det är ofrånkomligt att närmiljön påverkas under byggnation, med buller och damm som följd. Byggnation sker på bestämda tider och får inte störa under natten. Stadsbyggnadskontoret kan inte stå för någon kompensation.

Parker, grönområden, naturvärden och kompensationsåtgärder

Stadsdelsnämnden/förvaltningen anser att trädplantering på båda sidor om Magelungsvägen är ett utmärkt förslag. Ytterligare förslag till grönkompensation är en entréplats till gångvägen som leder mot

Magelungsvägen öster om delområde E liksom att gångvägen får belysning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att bedömningen av planens konsekvenser på naturmiljö och biologisk mångfald är ofullständig. Det är otydligt om bedömningen grundar sig i utförd trädinventering eller naturvärdesinventering, vilka värderar träden ur helt skilda perspektiv. I naturvärdesinventeringen har nio värdefulla träd inventerats för arter knutna till gamla träd och bedöms kunna vara av särskild betydelse för biologisk mångfald. Nämnden saknar redogörelse för vilken hänsyn planen tagit till dessa träd och hur många av dem som påverkas av planförslaget. Man konstaterar att fyra områden med påtagligt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen påverkas av föreslagen bebyggelse och anser att beskrivningen att dessa inte bedöms ha något särskilt högt värde är vilseledande. Det framgår inte heller hur det säkerställs att en stor del naturmark blir kvar inom kvartersmark, förutom att fyra träd skyddas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför vidare att bedömningen att naturmarken närmast Magelungsvägen har ett lågt rekreativt värde p.g.a bullersituationen och att gårdarnas rekreativa värde ökar då ljudnivån sänks är onyanserad.

Planbeskrivningen bör tydligare redovisa påverkan på naturmiljön och naturvärden, liksom kompensationsåtgärder som föreslås för att undvika, minimera, utjämna eller ersätta negativ påverkan. En samlad bedömning av konsekvenser för den skyddade arten blåsippa samt eventuella hänsynstaganden och skyddsåtgärder bör redovisas och utgöra det underlag som behövs för att en eventuell dispens från artskyddsföreskrifterna ska kunna medges.

Trafikkontoret framför att den föreslagna parken mellan järnvägen och Magelungsvägen måste utformas så att den blir lättskött och att marken under den yta som idag utgör parkering åtgärdas så att träd och buskar som planteras får bra förutsättningar. Val av träd ska stämmas av med stadsdelsförvaltningen. Det är bra om den nya cirkulationsplatsen planteras med stora träd för att möta skalan på gaturummet och husen. Val av träd ska stämmas av med trafikkontorets trädspecialister.

Trafikkontoret ger även förslag på hur staden kan kompensera för bortfall av värdefull naturmark. Ett förslag är att förbättra orienteringen mot Magelungen genom åtgärder på den parkmark som stäcker sig ner till vattnet. Därigenom kan tillgängligheten till natur och rekreation förbättras när s.k. närnatur försvinner.

Stockholms naturskyddsförening framför att många träd i trädinventeringen har fått högt bevarandevärde och uppmanar stadsbyggnadskontoret att se om föreslagna hus kan justeras så att

fler träd kan sparas. Minst en av de äldre ekarna i område B bör t.ex. sparas. Föreningen framför också att den ekologiska kompensationen bör vara omfattande när så många träd tas ner. Man föreslår plantering av nya träd, ny groddamm, att nedtagna träd blir död ved i Farsta strandskogen samt genomförande av åtgärder i BUS – Biologisk utveckling i Stockholm.

Synpunkter har inkommit från *närboende och privatpersoner*. I ett flertal skrivelser (samt med hänvisning till en namnlista med 108 underskrifter) framförs att exploateringen sker på bekostnad av naturvärden, både ekologiska och rekreativa för barn och vuxna. Ekologiska värden bör bevaras, såsom uppvuxna ekar och tallar inom området. Det framförs att länsstyrelsens rapporter om särskilt skyddsvärda träd och andra naturvärden beaktas i planarbetet. Hörnan vid Magelungsvägen/Ullerudsbacken pekas särskilt ut som viktig att bevara.

Det framförs även av en *närboende* att den täta exploateringen kan medföra ett stort slitage på naturen i anslutning till Magelungen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den upptrampade stigen som leder från Ullerudsbacken, intill korsningen med Nordmarksvägen och mot sjön Magelungen planeras bli anlagd som en asfalterad gångväg med belysning. Mark reserveras för detta ändamål genom yta betecknad med PARK.

Beskrivningen av påverkan på naturmiljön ändras till detaljplanens granskningsskede med ett tydliggörande av vad bedömningen grundar sig i. Det enda sätt som befintlig natur skyddas i detaljplanen är genom planbestämmelse om förbud mot fällning av fyra träd inom planområdet. Att skydda mer natur än så inom kvartersmark är önskvärt men inte rimligt i förhållande till detaljplanens syfte. Beskrivningen av de rekreativa värdena inom planområdet ändras till detaljplanens granskningshandling. Den kompensationsåtgärd som föreslås för den natur som försvinner i och med exploateringen är plantering av träd längs med Magelungsvägen, vilket är tydligt redovisat i planbeskrivningen.

Utformningen av den föreslagna parken mellan järnvägen och Magelungsvägen ombesörjs av exploateringskontoret, varför detta liksom val av träd inte är en fråga för denna detaljplan.

Vid större exploateringar är risken stor att träd behöver tas ned för att möjliggöra byggnationen, så även här. Bebyggelsen har placerats utifrån en bedömning av stadsbilden och den ljudmiljö som de framtida bostadsgårdarna får. Ingen justering har gjorts efter samrådet i syfte att spara fler träd än vad som förelåg i samrådsförslaget. Samtidigt kan ses att flertalet träd kan stå kvar

inom planområdet även efter det att byggnaderna uppförts. Den största eken inom delområde B har försetts med planbestämmelse om förbud mot fällning. Den kompensationsåtgärd som föreslås för den natur som försvinner i och med exploateringen är plantering av träd längs med Magelungsvägen. Övriga förslag noteras.

Ett ökar slitage på naturen intill ett växande bostadsområde är en konsekvens av en förtätning. Stadsbyggnadskontorets bedömning är dock att det finns stora ytor med natur i Farsta strand, varför det ökade slitaget antas bli begränsat.

Gator och trafik

Biltrafik

Trafikverket framför att Magelungsvägen har en väldigt viktig strategisk betydelse för Stockholmsregionen och ingår i det regionala vägnät som benämns det "primära vägnätet".

Magelungsvägen avlastar trafiken på väg 73 (Nynäsvägen) och används av busstrafik som snabbt och enkelt ska kunna ta människor mellan olika målpunkter. Försämringar på framkomlighetsnivån på vägen kan skapa ytterligare problem i det redan hårt ansträngda primära vägnätet och kan leda till stora följdverkningar i omkringliggande vägnät och leda till negativa földeffekter för vägtrafiken i söderort och södra Storstockholm.

Trafikkontoret är positiva till bostäder i kollektivtrafiknära läge och till intentionerna att göra om Magelungsvägen för att skapa en trevligare gatumiljö men saknar ett resonemang i frågan om att omvandla vägen från trafikled till integrerad gata gällande nödvändiga hänsynstaganden och avvägningar för bibehållen framkomlighet då vägen tillhör det primära vägnätet. Enligt en överenskommelse mellan bl.a. Trafikverket och flera kommuner, däribland Stockholm ska det säkerställas att förbindelserna inom det primära vägnätet är framkomliga för alla typer av resenärer samt yrkestrafik och att framkomligheten vad gäller kapacitet, restider och fördröjning ska bevaras på dagens nivå.

Trafikkontoret anser att den handling som tagits fram för den framtida Magelungsvägen övergripande tar nödvändig hänsyn till att vägens kapacitet ska bibehållas. Kontoret ser fram emot att vara en aktiv part i fortsatt planering.

Skönhetsrådet anser att staden och Trafikverket behöver finna större samsyn om gatans utformning och framtida hastigheter innan projektet kan tas vidare. Om inte hastigheten kan sänkas och angöring längs kantstenen tillåts riskeras gatukaraktären och därmed grundtanken.

Ett par *närboende* framför att det inte är lämpligt eller genomförbart att omvandla Magelungsvägen till stadsgata, hastigheten kommer

inte vara tillräckligt låg och bebyggelse kommer bara finnas på ena sidan av vägen. De framför även synpunkter på hur gatumiljön utformas med tanke på trafiksäkerheten med ett fortsatt behov av stängsel utmed Magelungsvägen samt att lokalgatans anslutning till vägen bör omöjliggöra en U-sväng. Ullerudsbacken bör heller inte smalnas av p.g.a. trafiksäkerhetsskäl.

Parkering och angöring för bil och cykel

Stadsdelsnämnden/förvaltningen förordar att exakta tal för bil- och cykelparkering inom ännu ej markanvisade delområden inte regleras i planen. Beroende på typ av boende är behovet av parkering olika. Bra att cykelförvaring prioriteras, ett alternativ till samlingar kan vara förvaring i källarförråd.

Förvaltningen saknar uppgift om bestämt antal tillgängliga p-platser, något som bör framgå i förslaget. Tillgängligheten för funktionsnedsatta bör studeras vidare i planförslaget.

Man framför vidare att p-talen är låga och att samtliga parkeringar finns i ett garage några hundra meter bort och att detta kan innebära att boende är inställda på att åka kollektivt, men det kan även leda till parkeringskaos. *Förvaltningen* tycker att det är viktigt att det finns tillräckligt med angöringsplatser och att detta bör ses över i planarbetet.

Trafikkontoret ser positivt på att angöring till bostäder och verksamheter inte sker direkt mot Magelungsvägen. Det är viktigt att angöringsgatan utformas så att; tillgänglig angöring kan ske inom tio meter från varje entré, breddmått medger motriktad cykling, avfallshanteringen kan lösas, uppställning samt passage av lastbil medges, det finns tillräckliga ytor för snöupplag och gående ges tillräckligt utrymme för en trygg och framkomlig väg året runt. Tillgänglig angöring ska även lösas för de entréer som vänder sig mot Ullerudsbacken.

Trafikkontoret anser att det lägesbaserade parkeringstalet för bil är rimligt men saknar en redovisning av det projektspecifika p-talet. Man ser även positivt på att parkering ska ske i samutnyttjat parkeringshus men betonar att exempelvis avtal eller köp måste säkra tillgången över tid. Även cykelparkeringstalet är rimligt, viktigt att cykelparkeringar placeras i attraktiva lägen, medger möjlighet till ramlåsning samt har god tillgänglighet, detta gäller även inomhusparkeringar.

Många *närboende och privatpersoner* är mycket kritiska till hur parkeringsfrågan hanteras i detaljplanen. Det framförs att det saknas p-platser redan idag, att p-platser behövs och att parkeringen inte är löst i näraliggande projekt. Det framförs även att föreslaget parkeringshus ligger långt bort och man frågar sig var plats finns för alla bilar. Några *närboende* föreslår ett parkeringshus vid korsningen Mårbackagatan/Magelungsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Stadsdelsnämnden/förvaltningen framför att ungdomar i området uppfattar befintlig gång- och cykelväg som en av de mest otrygga delarna i Farsta strand. Det är därför bra att ersätta den västra tunneln med ett signalreglerat övergångsställe vid pendeltågsbron.

Trafikkontoret redogör för utformning och bredder av gator samt gång- och cykelvägar. Man framför även att utrymme för belysningsstolpar måste finnas i den del av Ullerudsbacken som passerar de nya bostadshusen. Kontoret framför att gång- och cykelnätets bredder och sträckning bör ses över i detaljplanen. Ett sammanhängande system av gångbanor är viktigt både för trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare. Dubbelsidiga gångbanor är här nödvändiga med tanke på de relativt höga trafikflödena på gatorna.

Trafikkontoret ser positivt på att cykelpendlingsstråket avses byggas ut på Magelungsvägen i enlighet med cykelplanen. Det är även positivt att en av de befintliga tunnlarna kvarstår. Trygghetsskapande åtgärder för tunneln bör utredas inför detaljplanens genomförande.

Skönhetsrådet ser positivt på att en gångtunnel ersätts med ett övergångsställe vid pendeltågsstationens entré.

Synpunkter har inkommit från *närboende och privatpersoner*. Flera framför att den befintliga gång- och cykeltunneln under Magelungsvägen ska vara kvar av trafiksäkerhetsskäl. En skrivelse undertecknad av tre *närboende* har inkommit där det framförs att det är mycket positivt att Magelungsvägen smalnas av och att korsas av ett övergångsställe istället för gång- och cykeltunneln.

Järnvägstrafik

Trafikverket accepterar inga restriktioner eller nedsättningar i trafikeringen på Nynäsbanan som skulle kunna bli följd av detaljplanen. Nynäsbanan är ett riksintresse för kommunikationer och ska värnas ur alla aspekter.

Kollektivtrafik

Framkomlighet

Trafikförvaltningen SLL framför att dagens nivå av framkomlighet i vägnätet inte ska försämrats, särskilt viktigt är detta för kollektivtrafiken. Man anser med bakgrund i detta att Magelungsvägen bör utredas ytterligare med fördel i en samlad trafikutredning, t.ex. behöver förväntad trafikalstring av ny bebyggelse, färdmedelsfördelning samt restidseffekter av sänkt hastighet och ändrad korsningsutformning med Mårbackagatan beskrivas. För att uppnå god framkomlighet för kollektivtrafiken ska riktlinjer i Ri-Buss följas. Att Magelungsvägen får

körfältsbredder på 3,25 meter är inte acceptabelt för busstrafik. Det bör ändras till detaljplanens granskning.

Trafikkontoret kommer att studera möjligheten till att reservera ett fält i vardera riktningen på Magelungsvägen för kollektivtrafik.

Trafikering

Trafikförvaltningen SLL vill att detaljplanen bättre beskriver framtida planerade förändringar av linjenätet och utbudet samt tar hänsyn till möjligheterna att öka utbudet. Planeringen av busslinjerna för år 2030 ger som mest omkring 40 bussrörelser per riktning i maxtimmen.

Hållplats och reglering

Trafikförvaltningen SLL önskar att hållplats för buss är i en ficka och att regleringen är i en annan när busstrafikeringen förändras i och med att vändslingan försvinner och befintliga hållplatser förlängs. Reglering önskas ske i två lägen. Planbeskrivningen bör uppdateras i text och bild med de mått som behövs för reglering, inkörning och utkörning. *Trafikförvaltningen SLL* önskar granska de systemhandlingar som tas fram för reglering och hållplats.

Stockholms naturskyddsförening är inte nöjd med flytten av busshållplatsen och uppmanar stadsbyggnadskontoret att se över placeringen. Man har även uppfattat att många boende ser negativt på flytten.

Många *närboende* och *privatpersoner* är negativa till att hållplatslägen och vändslingan för buss 181 flyttas. Man framför bl.a. att hållplatsen används av många äldre och rörelsehindrade vilka kommer få längre avstånd till hållplatsen.

Påverkan på tunnelbanan

Trafikförvaltningen SLL framför att "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" skickas till trafikförvaltningen innan byggnation påbörjas samt att samordning ska ske med och överenskommelser träffas gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Vid arbete nära trafikförvaltningens tunnelbaneanläggning ska SL:s föreskrifter följas. Riskanalys för påverkan av anläggningen ska tas fram av exploatören. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen ska bäras av exploatören.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

För stadsbyggnadskontorets kommentarer gällande framkomligheten på samt utformningen av Magelungsvägen, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Magelungsvägen är utpekad som en av flera gator i Farsta som ska omvandlas till så kallade stadsgator i program för Tyngdpunkt Farsta, antagen av stadsbyggnadsnämnden. Efter detaljplanens samråd har hastigheten på vägen fortsatt utretts. Ny planerad hastighet förbi området är 40 km/h. Stadsbyggnadskontoret bedömer att aktuell sträcka av Magelungsvägen kan få karaktären av en stadsgata, trots att bebyggelse är möjlig enbart på ena sidan. Vad gäller utformningen av gatumiljön på Magelungsvägen är det under fortsatt utredning av exploateringskontoret. I ny planerad utformning av gatan har den parallella angöringsgatan utgått. Stängsel bedöms inte vara nödvändigt på grund av gatans framtida utformning samt låga hastighet.

Exakta tal för bil- och cykelparkering regleras inte i detaljplanen. Planbeskrivningen uppdateras med uppgift om antal tillgängliga parkeringsplatser. Angöringsplatsers antal och utformning har fortsatt studeras genom exploateringskontorets projektering av gatorna i planområdet.

För stadsbyggnadskontorets kommentar gällande bilparkering, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Det projektspecifika parkeringstalet redovisas inte i planbeskrivningen av anledningen att det kan komma att ändras till bygglovskedet, beroende på lägenhetsstorlekar och fördelning mellan dessa.

Avtal om parkeringsköp i parkeringshus ska upprättas mellan respektive byggaktör och Stockholm parkering.

Trafikkontorets riktlinjer för utformning av gator samt gång- och cykelvägar liksom för belysning och gång- och cykeltunneln under Magelungsvägen har framförts till exploateringskontoret, som har beaktat dessa i utformningen av gatumarken i planområdet.

För stadsbyggnadskontorets kommentarer gällande borttagandet av den ena gång- och cykeltunneln under Magelungsvägen, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Detaljplanen innebär inga restriktioner eller nedsättningar i trafikeringen på Nynäsbanan.

För stadsbyggnadskontorets kommentarer angående framkomlighet för kollektivtrafik på Magelungsvägen, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen. Trafikförvaltningen har, i samarbete med exploateringskontoret, fått vara delaktiga i utformningen av nya busshåll- och tidsregleringsplatser på Magelungsvägen. I utformningen av Magelungsvägen har tagits hänsyn till Trafikförvaltningens önskemål. Bland annat har körfältsbredder justerats inom ramen för exploateringskontorets projektering av

gatorna inom planområdet. Av den anledningen uppdateras inte planbeskrivningen gällande text och bild med mått för busshållplatser eller med beskrivning av framtida planerade förändringar av linjenätet.

En trafikutredning gällande Magelungsvägens framtida funktion och framkomlighet är under framtagande, men kommer inte finnas färdig till detaljplanens granskning.

För stadsbyggnadskontorets kommentarer angående flytt av busshållplats på Ullerudsbacken, se under rubriken Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Trafikförvaltningens synpunkter om anmälan, samordning och föreskrifter gällande byggnation intill den byggnad på fastigheten Gåsö 2 där Farsta strand tunnelbanestation finns har framförts till berörd exploatör. Övriga önskemål om riskanalys och kostnader har också framförts.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall AB framför att planförslaget innebär att delar av VA-ledningsnätet i Ullerudsbacken behöver flyttas längre ut i körbanan. En dagvattenledning i Magelungsvägen hamnar i konflikt med nya bostäder och behöver flyttas. En vattenledning mellan Magelungsvägen och Nordmarksvägen hamnar enligt förslaget i parkmark. Ett servitutsavtal kan behöva upprättas med fastighetsägaren/tomträttsinnehavaren. Nya ledningar bör dras från den planerade cirkulationsplatsen till korsningen mellan Magelungsvägen och Ullerudsbacken för att försörja samt avleda spill- och dagvatten från kommande fastigheter utmed Magelungsvägen.

Vad gäller planerad uteplats finns svårigheter att hitta en strategisk plats för anslutning av vatten- och spillförande serviser. Det finns även en huvudvattenledning i omedelbar närhet till planerad uteplats som inte får byggas över.

Dagvatten

Stockholm Vatten och Avfall AB har lämnat synpunkter på dagvattenutredningarna. Det finns två utredningar men bara den ena nämns i planbeskrivningen. Om båda ska ingå i handlingarna bör båda nämnas i planbeskrivningen. Utredningarna omfattar inte hela planområdet, det bör kontrolleras om dagvattenutredning ska tas fram för Ullerudsbacken och delområde A. Planbeskrivningen bör hänvisa till att dagvattenhanteringen ska följa Stockholms stads åtgärdsnivå. Information i planbeskrivning och utredningarna om

anläggning av växtbäddar bör samordnas. Om läget av föreslagna dagvattenanläggningar markeras i plankartan ökar chansen att marken i senare skede inte används för andra ändamål.

Vidare lämnar *Stockholm Vatten och Avfall AB* flertalet synpunkter på de bägge dagvattenutredningar som i flera punkter bör ses över och uppgifter korrigeras, bl.a. gällande föroreningsberäkningar, riktvärde för fosfor, hur höga flöden avleds, redovisning av ledningsunderlag, redovisning av flöden efter exploatering med föreslagen dagvattenhantering, åtgärdsnivån, redovisning av geologiska förhållanden samt hur översvänningsrisker hanteras m.m. Man hänvisar till Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar.

El och tele

Telia Sverige Net Fastigheter AB framför att de innehar telestation med ledningsrätt på fastigheten Farsta 2:1 med tillhörande kanalisation och kablage vilket måste beaktas vid nybyggnation i närheten. Ett avstånd på minst 10 meter från byggnaden är nödvändigt. Man förutsätter vidare att inga förändringar företas som på verkar deras byggnad eller utrustning, om inte så ska avtal mellan kommun och exploatör upprättas där kostnadsansvar klargörs. *TSNFAB* framför vidare att telestationen eventuellt kan orsaka störande ljud för boende i bostäder som planeras, om behov av åtgärder uppstår förutsätts exploatör bekosta dessa. Man bifogar vidare Telias riktlinjer för sprängning och borring.

Kablage och ledningar ägs av Skanova AB vilka också måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Ellevio framför att tillkommande bebyggelse kräver förstärkt och utbyggt elnät fram till och inom planområdet. Befintliga nät påverkas och behöver omförläggas i samband med förstärkning. Nytt elnät behöver plats i allmän mark. Kontakta Ellevio lokalnät för ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av byggherre.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi upplyser om att det inom området finns fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. För att kunna planera nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre, genomförandeavtal bör tecknas snarast.

Stockholm Exergi upplyser också om att närheten till Farsta värmeverk kan innebära stora problem med rökgasen om de nya byggnaderna är högre än anläggningens skorsten.

Avfallshantering

Farsta stadsdelsnämnd framför att man utgår från att det förutom omhändertagande av hushållssopor och källsortering, också kommer att finnas en fraktion för separat hantering av matavfall och att krav om detta ställs på alla byggaktörer.

Med anledning av den komplexa angöringssituationen anser *Traffikkontoret* att sopsug, helst stationär, bör övervägas som lösning för avfallshanteringen.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett maskinellt insamlingssystem i form av botten tömmande behållare samt att det planeras för miljörum i fastigheterna. Avståndet mellan hämtfordon och behållare bör inte underskrida 2 meter och inte överstiga 6 meter mellan behållarens mittpunkt och kranbilens mittpunkt. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning. Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen. Angöringsplats ska ordnas så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T. ex. kan en lastplats eller parkeringsförbud upprättas. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede. För övriga mått kring botten tömmande behållare samt kärthantering i miljörum se stadens riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering”.

Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvär (SSBF) påtalar ett antal punkter kring möjligheterna till räddningsinsats. Brandposter finns men kan behöva kompletteras för att täcka upp alla byggnader. SSBF rekommenderar ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. SSBF upplyser om att utrymning utan räddningstjänstens hjälp är att föredra, förslagsvis med Tr2-trapphus. Om inte behövs höjdfordon i utrymningen eftersom byggnaderna överskrider de elva meter som nås med räddningstjänstens bärbara steg. Om byggnader upp till 23 meter ska utrymmas förutsätter det att utrymme och bärighet finns för att sätta upp höjdfordon högst 9 meter från fasad samt att utrymme finns för räddningstjänstens fordon att ta sig fram och ställa upp mot de sidor av byggnaderna där enkelsidiga lägenheter finns.

SSBF upplyser även om att träd och annan vegetation utmed Magelungsvägen inte får hindra räddningstjänstens framkomlighet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm Vatten och Avfalls huvudvattenledning väster om planerad uteplats berörs inte av den exploatering som detaljplanen möjliggör. Vad gäller vatten- och spillförande serviser kan sådana anslutningar vid behov ordnas via befintliga inom fastigheten Gåsö 2, till vilken uteplatsen ska höra.

Dagvattenutredningar uppdateras och justeras till detaljplanens granskning. Alla ingående dagvattenutredningar kommer nämnas i planhandlingarna. I planbeskrivningen ska hänvisas till Stockholms stads åtgärdsnivå. Läget på föreslagna dagvattenanläggningar markeras inte i plankartan för att inte låsa vilka åtgärder som ska ta hand om dagvattnet eller dess placering. Detaljplanen tillser dock att plats finns för de dagvattenåtgärder som byggaktörerna har föreslagit, för att tillse att minst en lösning för hantering av dagvatten är möjlig. Dagvattenutredning för det som i detaljplanen benämns delområde A har inte bedömts vara nödvändig då planerad åtgärd i form av en uteplats inte antas föranleda någon försämring av dagens situation.

Telia Sverige Net Fastigheter ABs telestation har beaktas i planarbetet. Plankartan reglerar att ny bebyggelse som närmst placeras tio meter från stationen. Inga förändringar på byggnad eller utrustning kan förutses i nuläget, men om så sker ska avtal mellan kommun och exploatör upprättas. Enligt uppgift från Telia efter plansamråd orsakar telestationen inget ljus som kan vara störande för de bostäder som planeras.

Skanova AB har fått samrådsärendet på remiss.

Insamling av matavfall är inte något som regleras av detaljplanen. Önskemålet från stadsdelsförvaltningen samt Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för avfallshantering har framförts till byggaktörerna.

Övriga synpunkter och upplysningar har noterats och i aktuella fall beaktats i fortsatt planarbete. I förekommande fall har synpunkter och upplysningar vidarebefordrats till ansvariga för respektive ämnesområde, företrädesvis exploateringskontoret alternativt berörd byggaktör.

Hälsa och säkerhet**Buller och vibrationer**

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet påverkas av trafikbuller från omkringliggande vägar, inklusive järnväg. I situationen där bullerdämpad sida krävs menar länsstyrelsen att det behövs planbestämmelser som reglerar lägenheternas planlösningar. Planbestämmelse som finns i planen och som syftar till att hindra att

mindre lägenheter blir bullerutsatta, kan med fördel kompletteras med en reglering med innebörden att lägenheter som har fasad mot höga ljudnivåer behöver vara genomgående samt ha minst hälften av boningsrummen vända mot gårdssida.

Trafikförvaltningen SLL framför att staden bör säkerställa att delområde A inte innehåller stömljud och vibrationer över riktvärden för den vårdinrättning som planeras.

Trafikverket framför att staden ska tillse att tillräckliga åtgärder vidtas för att säkerställa att samtliga bostäder klarar (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader samt att Naturvårdsverkets riktvärden för buller vid skolgård (max 50 dBA ekvivalent nivå samt max 70 dBA maxnivå för ytor som är avsedda för lek, september 2017) klaras till fullo. För vibrationer gäller att 0,4 mm/s vägd RMS ska klaras för all nybyggnad intill statlig infrastruktur. *Trafikverket* framför vidare att om avsteg från riktvärden för buller och vibrationer görs av planerande myndighet, dvs. staden, så har staden ansvar för att ev. kompletterande åtgärder som uppmärksammas i efterhand genomförs och finansieras till fullo.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planbestämmelsen som syftar till att inga enkelsidiga lägenheter byggs mot Magelungsvägen är bra men att bestämmelsen blir tydligare om den t.ex. formuleras som att lägenheter mot vägen ska vara genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot skyddad sida. *Nämnden* framför vidare att man är positiv till hur bebyggelsestrukturen utformats för att möjliggöra en tyst sida som minst hälften av bostadsrummen har tillgång till. Man framför även att det ur hälsosynpunkt är mer fördelaktigt att lokalisera sovrum mot tyst sida.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att bestämmelsen som reglerar markvibrationer formuleras som att "Vibrationer i bostadsrum får ej överstiga 0,4 mm/s". bestämmelsen bör avgränsas på plankartan och planbeskrivningen bör redovisa hur bestämmelsen kan uppnås.

Det har inkommit synpunkter från *närboende och privatpersoner*.

En *närboende* tycker att det är olämpligt med hus nära Magelungsvägen med tanke på buller och partiklar, medan en annan *närboende* tycker att det är en bra tanke att skydda Bjurökvarteren från buller med ny bebyggelse och bullerskydd.

I en ytterligare skrivelse från två *närboende* framförs att det istället för att byggas på den befintliga bullervallen utmed Magelungsvägen, borde byggas punkthus söder om denna med p-platser runt om.

Ett par *närboende* framför att bullerskydd eller bullerdämpande åtgärder behövs även för villaområdet vid Nordmarksvägen p.g.a. den nya bebyggelsen samt även tidigare exploatering.

Risk och farligt gods

Länsstyrelsen bedömer att planen kan innebära att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. I den inledande riskanalysen beaktas risker för både Nynäsbanan och Magelungsvägen, där riskerna för Magelungsvägen bedöms som extremt låga. Länsstyrelsen anser att även om Magelungsvägen inte är en rekommenderad led för farligt gods ska risker beaktas då farligt gods ändå transporteras där. Analysen behöver fördjupas avseende både frekvens- och konsekvensberäkningar i den fortsatta planprocessen för både Nynäsbanan och Magelungsvägen.

Länsstyrelsen konstaterar vidare att planförslaget möjliggör bostadsbebyggelse på ett avstånd som utgör ett stort avsteg från rekommenderat skyddsavstånd gällande väg som transporteras av farligt gods. Skyddsåtgärder i planen tycks ha som syfte att skydda från olycka med farligt gods på järnväg. Länsstyrelsen framför att ett skyddsavstånd generellt är att föredra framför skyddsåtgärder. En fördjupad riskanalys kan sätta avstånd mellan byggnader och väg i relation till frekvens- och konsekvensberäkningar. Till granskningen behöver kommunen redovisa förhållandena vid Magelungsvägen ur riskhänsyn, t.ex. avståndet mellan föreslagen bebyggelse och vägen och topografen, förtydliga hur riskerna för en olycka med farligt gods på vägen kan påverka planförslaget samt ta ställning till riskerna utifrån platsens lämplighet. Eventuella skyddsåtgärder ska regleras på plankartan.

Storstockholms brandförsvär identifierar transport av farligt god på väg och järnväg (Magelungsvägen och Nynäsbanan) som riskkällor. Då den av länsstyrelsen rekommenderade bebyggelsefria zon om minst 25 meter från vägkant/järnväg med transport av farligt gods frångås i plan regleras ett antal åtgärder i plankartan, främst i förhållande till järnvägen. *SSBF* belyser att, oavsett låg sannolikhet, så är avståndet till Magelungsvägen är mycket kort och en olycka där har konsekvensområde som involverar planerad bebyggelse. De framför vidare att det i slutändan är SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas.

Geoteknik

Länsstyrelsen framför att kommunen i det fortsatta planarbetet behöver beakta att de geotekniska förutsättningarna kan påverkas av ett förändrat klimat med ökad nederbörd och högre temperaturer. De geotekniska förutsättningarna behöver vara utredda till

granskningsskedet och eventuella åtgärder ska redovisas och vid behov regleras i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten om att den nya bebyggelsen skyddar den befintliga från buller. Vad gäller bullersituationen för de planerade bostäderna visar framtagna bullerutredning att dessa kan få en acceptabel ljudmiljö om riktlinjer i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader följs, vilket är möjligt med den nya bebyggelsens utformning. Plankartan justeras så att planbestämmelse om mindre lägenheters placering i förhållande till bullernivåer utgår och en upplysning om att Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska uppfyllas införs. Synpunkt om placering av sovrum har framförts till berörd byggaktör.

Vad gäller vård- och omsorgsboendet intill det som i detaljplanen benämns som delområde A ligger den utanför denna detaljplan, varför stomljud och vibrationer inte kan regleras. Vård- och omsorgsboendet färdigställdes i början av år 2020.

Plankartan uppdateras med en precisering av bestämmelsen om vibration.

Bulldämpande åtgärder för villaområdet vid Nordmarksvägen är inte en fråga för denna detaljplan.

En fördjupad riskutredning har tagits fram och redovisas som bilaga till detaljplanens granskningshandlingar. I den fördjupade riskutredningen utreds planerad bebyggelses närhet till Magelungsvägen i relation till den risknivå den bidrar med. Analysen fördjupas med avseende på frekvens- och konsekvensberäkningar för både Nynäsbanan och Magelungsvägen.

Geotekniska utredningar för delar av planområdet har tagits fram och redovisas som bilagor till detaljplanens granskningshandlingar. Utifrån utredningarnas resultat har inte åtgärder som regleras i detaljplan bedömts vara nödvändiga.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen framför att miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet efter utbyggnad, men MKN för kväveoxid och PM10 mellan gata och fasad överskrids. Planbeskrivningen anger att förutsättningar för god inomhusmiljö ska ges genom en reglering av tilluften och hänvisar till planbestämmelse m, denna saknas dock på plankartan.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna utformningen av planen riskerar att leda till att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen behöver kompletteras för att säkra att miljö kvalitetsnormer kan följas. Kommunen föreslår att dagvattenhantering ska ske genom skelettjordar samt bedömer att föroreningshalten kommer att minska jämfört med idag. Länsstyrelsen anser att det både för Magelungen och Drevviken finns ett stort åtgärdsbehov i form av kraftiga minskningar av näringsämnen och övriga förorenande ämnen. Kravet för kommunen är därför att skapa möjligheter till förbättringar i vattenkvaliteten. Dagvattenutredningen för allmän platsmark som föreslår en dagvattenhantering som följer kraven i kommunens åtgärdsnivå för dagvatten i ny- och ombyggnation räcker inte i det här fallet. Vid skyfall kommer inte den fördröjning som skapas längs gatan att kunna ta hand om allt vatten.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att nödvändiga dagvattenåtgärder inom planområdet inte säkerställts på ett tillfredsställande sätt. Vattenförekomsterna som påverkas av planförslaget har så stora åtgärdsbehov att större fördröjningar av dagvatten lokalt är nödvändiga för att avlasta vattenområden nedströms, helst i kombination med andra åtgärder. Detta skulle också vara gynnsamt för översvämningsrisken i lågpunkterna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att dagvattenlösningarna inom både allmän plats och kvartersmark utgår från att fördröja och rena dagvatten enligt stadens åtgärdsnivå men anser att dagvattenutredningen för allmän plats även bör inkludera Magelungsvägens västra del och Ullerudsbacken.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur åtgärder som föreslås för att hindra översvämnning inom de tre ytor som riskerar översvämnning vid 100-årsregn kan regleras i planen. Det bör även säkras att det inte kvarstår översvämningsrisker efter planerade åtgärder. Bl.a. genom att precisera vattenvägar så att risk för befintliga eller planerad bebyggelse inte uppstår. I beräkningar för risker behöver en klimatfaktor på mellan 1,2-1,4 inkluderas.

Trafikförvaltningen SLL önskar få redovisat hur risken för översvämning nära Farsta strands tunnelbanestation påverkas av byggnation i västra delområdet samt påverkan på SL:s anläggning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är nödvändigt att utreda konsekvenserna av planförslaget gällande de två ytor som idag riskerar översvämning vid extremregn och som påverkas vid ombyggnation, ett område vid gångtunneln under Magelungsvägen och en lågpunkt vid Ullerudsbacken samt att detta redovisas till planens granskningsskede.

Trafikkontoret framför att det av planhandlingarna inte går att utläsa hur risken för översvämning som identifierats intill huset på fastigheten Gåsö 2 hanteras.

Stockholm Vatten och Avfall AB framför att det i planhandlingarna tydligare bör framgå att skyfall ska kunna avledas ytligt utan att skada byggnader. Beskrivna infiltrationsstråk bör fortsatt vara med i planeringen och det bör utredas vad som händer när lågpunkten som nu finns i g/c-tunneln under Magelungsvägen byggs bort och om det är acceptabelt att lågpunkten på Ullerudsbacken där en busshållplats planeras kommer att svämmas över vid skyfall. Det redovisas alltså områden inom planområdet som riskerar att översvämmas vid kraftigt regn. Exploateringen ska inte förvärra översvämningssituationen för kringliggande områden, i samband med detta bör lågpunkten sydost om planområdet och lågpunkten vid Farsta Strands pendeltågsstation uppmärksammas.

Förorenad mark

Länsstyrelsen framför att det funnit en grafiker på fastigheten Bjurö 1 och att kommunen inför granskningsskedet behöver utreda eventuella föroreningar och om det kan ha påverkan på planförslaget och vid behov ta fram en miljöteknisk markundersökning. Utifrån resultat ska markens lämplighet bedömas och kommunen redovisa detta i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbestämmelse m saknades på plankartan i samrådsförslaget. Reglering av tilluften tillsågs i plankartan av en generell bestämmelse. Den generella bestämmelsen avser byggnader som ligger nära Magelungsvägen, där MKN för kväveoxid och PM10 överskrids, och behålls på plankartan.

Dagvattenutredningar visar att föreslagen bebyggelse inte tillför Magelungen och Drevviken några ökade föroreningshalter om fördröjning och rening enligt Stockholms stads åtgärdsnivå utförs. Att så ska utföras regleras i exploateringsavtal mellan byggaktörerna och staden genom exploateringskontoret. Dagvattenhantering för allmän platsmark inom planområdet är

fortsatt under utredning, men staden ska tillse att tillräcklig fördröjning och rening på allmän platsmark ska ske.

Frågan om skyfall och översvämning har fortsatt utretts och redovisas i planens granskningshandlingar.

Miljötekniska markundersökningar har utförts inom planområdet och redovisas i planens granskningshandlingar. Inga påträffade föroreningar bedöms föranleda att marken är olämplig för byggnation.

Övriga frågor

Förskolor och barnperspektiv

Länsstyrelsen framför att kommunen i det fortsatta arbetet med utformningen av förskolan bör utgå från Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö" från maj 2015 där rekommendationer om storlek på förskolegårdar samt friyta per barn som kommunernas bör eftersträva finns. Till granskningsskedet kan utformningen av förskolegården med fördel redovisas.

Stadsdelsnämnden/förvaltningen ser ett stort behov av förskolan i delområde B och utgår från att förskolan får tillagningskök. Man framför att det är bra att verksamheten får egen gård och att 20 m² friyta per barn är acceptabelt. Antalet förskoleplatser täcker behovet för de nya bostäderna men inte för de cirka 90 lgh som börjar byggas på Nordmarksvägen under 2019. Det är klokt att lokalen även kan rymma centrumändamål eftersom behovet av förskoleplatser varierar över tid.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att handlingarna bör kompletteras och redogöra för storleken på den planerade förskolans gård i m²/barn. Enligt Boverket är 40 kvm friyta per barn ett rimligt mått, liksom att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm. På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. I vissa förtätningar kan det vara svårt att avsätta större ytor vilket innebär att mindre förskolegårdar kan behöva anläggas. En högre ambition för gårdens kvalitet bör då vara en utgångspunkt. Kvaliteter på gårdarna som utöver antalet kvadratmeter friyta per barn bör eftersträvas är: indelning av gården i olika zoner, tillgänglighet, integrering av lekutrustning i landskapet, vegetation och topografi, samspel mellan ute och inne samt möjlighet till ett flexibelt utnyttjande av gården med tillgång till olika aktiviteter under de olika årstiderna.

Synpunkter har inkommit från några *närboende och privatpersoner* som anser att förskolan får ett sämre läge i ett utsatt läge med en mörk gård.

Service

Synpunkter har inkommit från *närboende och privatpersoner* om behov av service i stadsdelen, vårdcentral, föreningslokal, butiker m.m., och att det är positivt att lokaler möjliggörs i detaljplanen, men att fler lokaler behövs.

Upplysningar

Luftfartsverket lämnar upplysningar om sin sekretessbedömning, i övrigt ingen erinran.

Lantmäterimyndigheten lämnar upplysningar om vilka registerbeteckningar ledningsrätter inom planområdet har.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden upplyser om anmälningsskyldighet för förskolor enligt förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt om upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utformning, undantaget storlek, för förskolegården är inte en planfråga, varför synpunkter gällande detta har vidarebefordrats till berörd byggaktör. Planbestämmelse som reglerar storleken på förskolans gård i förhållande till antalet avdelningar är införd på plankartan och behålls till detaljplanens granskningsskede. Planbeskrivningen uppdateras med gårdens storlek i antal kvadratmeter per barn.

Förskolan planeras få ett tillagningskök.

Förskolans gård bedöms inte bli mörk utifrån sitt läge, även om den skuggas eftermiddagstid.

Detaljplanen reglerar den minsta yta som ska upptas av lokaler avsedda för centrumändamål, vilket kan innefatta sådant som vårdcentral och butiker. Byggaktörer kan utöver det kravet välja att ordna fler lokaler för detta ändamål om behov och förutsättningar finns. Planbestämmelse tillser att detta är möjligt.

Registerbeteckningar för ledningsrätter inom planområdet korrigeras i planbeskrivningen. Övriga upplysningar som lämnats har noterats.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan föreslagen exploatering och naturmiljö, befintliga bostäder och bostadsgårdar, ökat behov av bilparkering samt flytt av busshållplats kunnat identifieras. Det har även framförts synpunkter på placering, höjder och volymer på föreslagen bebyggelse, på utformningen av och framkomligheten på Magelungsvägen.

Flertalet remissinstanser har framfört att risk för översvämning, risk vid transport av farligt gods samt geotekniska förutsättningar behöver utredas ytterligare. Ett par remissinstanser har synpunkter på framtagna dagvattenutredningar samt på planbestämmelser som reglerar buller och vibrationer. Flera remissinstanser önskar tydligare beskrivningar av bland annat förskolegården, påverkan på naturvärden samt busstrafik med tillhörande funktioner.

Flertalet närboende och privatpersoner framför att detaljplanen innebär en försämring för närboende med mörkare innergårdar och sämre ljusinsläpp i bostäder och på balkonger. Flertalet närboende och privatpersoner anser också att det är negativt att naturmark tas i anspråk, att byggnaderna generellt är för höga och att de hamnar för nära befintliga bostäder. Många är negativa till att hållplatslägen och vändslingan för buss 181 flyttas. Flera är negativa till att en gång- och cykeltunnel under Magelungsvägen tas bort, medan några menar att det är positivt. Önskemål om fler lokaler för service framförs. Några närboende framför att det är positivt att det byggs och att det behövs mer liv och rörelse i stadsdelen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att samrådsförslaget är väl utformat och anpassat till platsen, samt drar nytta av den potential som redan finns i närområdet i form av gator och kollektivtrafik.

Planförslaget innebär ökad skuggning av intilliggande bostäder och balkonger, vilket får ses som en nödvändighet i en stad som växer och där mer bebyggelse tillkommer, särskilt i lägen som är väl försörjda med kollektivtrafik. Ingen bostad bedöms bli för mörk då ny bebyggelse inte hamnar så nära befintlig att ljusinsläpp helt blockeras. Befintliga bostadsgårdar kommer vid vissa tidpunkter på dygnet att skuggas mer än idag, men ingen gård blir helt av med sitt solinfall. Insyn i befintliga bostäder kommer att öka, men bedömningen är att de tillkommande byggnaderna hamnar på ett acceptabelt avstånd från de befintliga, varför det inte blir någon oacceptabelt stor insyn.

Vid större exploateringar är risken stor att träd behöver tas ned för att möjliggöra byggnationen, så även här. Bebyggelsen har placerats utifrån en bedömning av stadsbilden och den ljudmiljö som de framtida bostadsgårdarna får. De viktigaste miljöskapande träden skyddas mot fällning med planbestämmelse.

Storleken på ytan som barn har att leka på idag kommer att minska med kommande exploatering, men bostadsgårdar med inslag av natur kommer fortfarande att finnas i området. En förskolegård som kan nyttjas av alla när förskolans verksamhet är stängd planeras på en del av de tillkommande gårdarna.

Borttagandet av den västra av gång- och cykeltunnlarna under Magelungsvägen är en konsekvens av vald plats och utformning av bebyggelse. För vissa personer upplevs denna typ av tunnel som säkrare, men de för andra upplevs otrygga. Den östra gång- och cykeltunneln blir kvar, varför möjligheten att passera under Magelungsvägen i tunnel fortfarande finns. Ett övergångsställe tillkommer på Magelungsvägen, mitt emot bron som leder till den östra av entréerna till Farsta strands pendeltågsstation. Kontoret bedömer att den nya trafikmiljön som föreslås blir en trafiksäker och trygg miljö.

Det kommer för vissa boende att bli längre att gå till den busshållplats aktuell busslinje trafikerar, vilket är en konsekvens av vald plats och utformning av ny bebyggelse. Andra boende i Farsta strand får samtidigt närmare till aktuell busslinje.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare:

- bebyggelsens lämplighet med avseende på skyfall och risk för översvämning;
- risksituationen med avseende på transport av farligt god på Nynäsbanan och Magelungsvägen;
- omhändertagande av dagvatten;
- geotekniska förutsättningar;
- förorenad mark;
- det östra husets höjd;
- utformning av Magelungsvägen, i regi av exploateringskontoret.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- det östra huset sänks med två våningar;
- plankartan får nya eller justerade planbestämmelser som syftar till att skydda människors hälsa och säkerhet samt bebyggelsen mot skador orsakade av översvämning, trafikbuller, vibration samt olyckor vid transport av farligt gods;
- planbeskrivningen uppdateras med ny eller justerad beskrivning av påverkan på naturmiljö, rekreativa värden, förskolegårdens storlek i förhållande till antal barn samt uppgift om antal tillgängliga parkeringsplatser.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2016-16240. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Planförslaget överensstämmer med översiktsplan där Farsta är ett utpekad fokusområde och Magelungsvägen framhålls som en av de vägar som kan utgöra en stadsgata. Länsstyrelsen bedömer att planen kan innebära att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna utformningen av planen riskerar att leda till att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Kommunen föreslår att dagvattenhantering ska ske genom skelettjordar längs Magelungsvägen, liksom bedömer att föroreningshalten kommer att minska jämfört med idag. I dagvattenutredningen för kvartersmark (Tyréns 2018-12-20) framhålls att det i nuläget är oklart hur mycket dagvatten som kommer att avledas mot Drevviken alternativt Magelungen. I utredningen lyfts även att speciell hänsyn behöver tas till översvämningsrisken på nedströms belägen fastighet vid Ullerudsbacken. I dagvattenutredningen hänvisar Tyréns till den tidigare dagvattenutredning (Topia 2016) där föreslås infiltrationsstråk med dike och stenkistor.

Länsstyrelsen anser att det för både Magelungen och Drevviken gäller ett stort åtgärdsbehov i form av kraftiga minskningar av näringsämnen och övriga förorenande ämnen. För kommunen gäller därför inte endast att ingen försämring sker, utan kravet är att skapa möjligheter till förbättringar i vattenkvaliteten.

Dagvattenutredningen för allmän platsmark (Geosigma 2018) föreslår en dagvattenhantering som följer kraven i kommunens åtgärdsnivå för dagvatten i ny- och ombyggnation. Länsstyrelsen bedömer dock att kommunens åtgärdsnivå inte räcker i det här fallet. Vid skyfall kommer inte den fördröjning som skapas längs gatan att kunna ta om hand allt vatten.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att kommunen inte har säkerställt de nödvändiga dagvattenåtgärderna inom planområdet på ett tillfredställande sätt. Eftersom vattenförekomsterna som påverkas av planförslaget har stora åtgärdsbehov anser Länsstyrelsen att större fördröjningar av dagvatten lokalt är nödvändiga för att avlasta vattenområden nedströms, exempelvis Tyresåns vattensystem. Detta bör helst göras i en kombination av olika åtgärder. Det skulle också vara gynnsamt för den rådande översvämningsrisken i lågpunkterna. Trots att dagvattenutredningarna visar att halterna av olika föroreningar kan bli lägre med föreslagna lösningar kan den totala belastningen faktiskt öka beroende på större årsflöden av dagvatten. Länsstyrelsen anser att skelettjordslösningen är bra, men de behöver kompletteras med andra lokala fördröjningslösningar.

Farligt gods

I den inledande riskanalysen (Brandskyddslaget 190107) beaktas risker för både Nynäsbanan och Magelungsvägen. Gällande den senare skriver konsulten att riskerna med transporter med farligt gods bedöms som extremt låga. Även om Magelungsvägen inte är en rekommenderad led för farligt gods anser Länsstyrelsen att risker ska beaktas, då farligt gods ändå transporteras där. Länsstyrelsen anser att analysen, förutom för Nynäsbanan även för Magelungsvägen, ska fördjupas avseende både frekvens- och konsekvensberäkningar i den fortsatta planprocessen.

Länsstyrelsen konstaterar att med planförslaget möjliggörs bostadsbebyggelse på ett avstånd, i riskanalysen uppges 8-9 meter, som utgör ett stort avsteg från rekommenderat skyddsavstånd gällande väg som transporteras av farligt gods. De skyddsåtgärder som kommunen reglerar på plankartan tycks ha som syfte att skydda från olycka med farligt gods på järnväg. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen beaktar rekommenderade skyddsåtgärder, men vill även framhålla att skyddsavstånd generellt är att föredra framför skyddsåtgärder. I en fördjupad riskanalys skulle avståndet mellan byggnader och väg kunna sättas i relation till frekvens – och konsekvensberäkningar.

Till granskningsskedet behöver kommunen redovisa förhållandena vid Magelungsvägen ur riskhänsyn, tex. avståndet mellan föreslagen bebyggelse och Magelungsvägen och topografin. I granskningshandlingarna behöver kommunen förtydliga hur riskerna för olycka med farligt gods på Magelungsvägen kan påverka planförslaget samt ta ställning till riskerna utifrån platsens lämplighet. Eventuella skyddsåtgärder ska regleras i plankartan.

Översvämningsrisk

Det finns tre ytor inom planområdet som riskerar översvämnning vid 100-årsregn. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur åtgärder som föreslås för att hindra översvämnning kan regleras i planen och säkra att det inte kvarstår översvämningsrisker efter

planerade åtgärder. Bland annat bör kommunen precisera vattenvägarna så att inte risk uppstår för befintlig eller planerad bebyggelse. I beräkningar för översvämningssrisker behöver kommunen inkludera en klimatfaktor på mellan 1,2–1,4.

Geoteknik

I det fortsatta planarbetet behöver kommunen beakta att de geotekniska förutsättningarna kan påverkas av ett förändrat klimat med ökad nederbörd och högre temperaturer. Länsstyrelsen vill framhålla att de geotekniska förutsättningarna behöver vara utredda till granskningsskedet och eventuella åtgärder ska redovisas och vid behov regleras i planhandlingarna.

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller från omkringliggande vägar, inklusive järnväg. Länsstyrelsen menar att det vid situationen där bullerdämpad sida krävs, behövs planbestämmelser som reglerar lägenheternas planlösningar. Planbestämmelsen som lyder *Enkelsidiga lägenheter tillåts inte mot Magelungsvägen*, med syfte att hindra att mindre lägenheter blir bullerutsatta, kan med fördel kompletteras med en reglering med innebörden att lägenheter som har fasad mot höga ljudnivåer behöver vara genomgående samt ha minst hälften av boningsrummen vända mot gårdssida.

Förorenad mark

Det har funnits en grafiker på fastigheten Bjurö 1. Kommunen behöver inför granskningsskedet utreda eventuella föroreningar och om det kan ha påverkan på planförslaget, samt vid behov ta fram en miljöteknisk markundersökning. Utifrån utredningens resultat ska kommunen bedöma markens lämplighet och redovisa det i planhandlingarna.

Rådgivande synpunkter

Luftkvalitet - Miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet efter utbyggnaden, men preciseringen för miljökvalitetsmålet för både kväveoxid och PM10 mellan gata och fasad överskrids i och med den nya bebyggelsen. Kommunen framhåller i planbeskrivningen att förutsättningar för en god inomhusmiljö ska ges genom en reglering av tilluften. Planbeskrivningen hänvisar till planbestämmelse m. Denna planbestämmelse saknas dock i plankartan.

Barnperspektiv - Kommunen bör i det fortsatta planarbetet med utformningen av förskolan utgå från Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö" från maj 2015. Här finns rekommendationer om storlek på förskolegårdar samt hur stor friyta per barn som kommunerna bör eftersträva. Till granskningsskedet kan kommunen med fördel redovisa hur utformningen av skolgården kommer att se ut.

Kulturmiljö - Planområdet ligger i närheten av bebyggelse som Stockholms stadsmuseum bedömt vara av stort kulturhistoriskt värde (grönklassad) och angränsar till bebyggelse som tillmätts ett visst kulturhistoriskt värde (gulklassad). Länsstyrelsen bedömer att planförslaget kan utföras utan stor negativ påverkan på kulturmiljön, men anser att det är angeläget att kommunen beaktar att den äldre bebyggelsen, dess struktur och karaktärsdrag bör kunna uppfattas även framgent.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen SLL (Region Stockholm)

RUFS

I RUFS 2050 ligger området inom strategiskt stadsutvecklingsläge som har en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Där ska människor kunna nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots, kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet ska prioriteras i planeringen. Det ska vara tryggt, gent och säkert att ta sig fram på gång- och cykelbanor. Användningen av parkeringsplatser för effektiviseras, exempelvis genom gröna parkeringstal, ett anpassat utbud och prissättning.

Framkomlighet för kollektivtrafik

Magelungsvägen är en del av det primära vägnätet. En överenskommelse gjord 2014 mellan Trafikverket och flertalet kommuner, däribland Stockholm, syftar till att säkerställa att förbindelserna inom det utpekade primära vägnätet är framkomliga under hela resan för resenärer, oavsett trafikslag, och yrkestransporter. Att framkomligheten värnas är särskilt viktigt för frekvent förekommande kollektivtrafik. Dagens nivå av framkomlighet i vägnätet ska inte försämrats. Trafikförvaltningen anser att Magelungsvägen bör utredas ytterligare med detta som bakgrund, med fördel i en samlad trafikutredning. Exempelvis behöver förväntad trafikalstring av ny bebyggelse, färdmedelsfördelning samt restidseffekterna av sänkt hastighet och ändrad korsningsutformning med Mårbackagatan beskrivas. Även Magelungsvägens funktion för Huddinge kommun behöver beskrivas.

För att uppnå en god framkomlighet för kollektivtrafiken ska riktlinjer i Ri-Buss följas. Hänsyn ska tas till bredder och lutningar. Att Magelungsvägen får körfältsbredder på 3,25 meter är inte acceptabelt för busstrafik. Det bör ändras till detaljplanens granskning.

Trafikering

Planbeskrivningen bör bättre beskriva framtida planerade förändringar av linjenätet och utbudet samt hur detaljplanen tar hänsyn till möjligheterna att öka utbudet i området. Planeringen av busslinjerna för 2030 ger som mest omkring 40 bussrörelser per riktning i maxtimmen.

Hållplats och reglering

När busstrafikeringen förändras i och med att vändslangan för busstrafiken försvinner och befintliga hållplatser förlängs för att rymma fler bussar önskar Trafikförvaltningen att hållplatsen är i en ficka och regleringen i en annan. Reglering önskas kunna ske i två lägen. De mått som behövs för reglering är dels utrymme för inkörning till första läget, 19 meter för en ledbuss i det första läget, 14 meter för inkörning till andra läget, 19 meter för en andra ledbuss samt utrymme för utkörning. Måtten är exklusive hållplats som önskas i ett separat läge. Planbeskrivningen i text och illustrationer bör uppdateras med detta. Trafikförvaltningen önskar granska de systemhandlingar som tas fram för reglering och hållplats.

Stomljud och vibrationer

Staden bör säkerställa att delområde A inte innehåller stomljud och vibrationer över riktvärden för den vårdinrättning som planeras att utökas. Trafikförvaltningen bedömer att vårdlokaler med övernattningsmöjlighet bör omfattas av samma krav som bostäder. Eventuellt kan plankartan komma att behöva uppdateras med riktvärden för stomljud och vibrationer.

Påverkan på tunnelbanan

Innan byggnation påbörjas ska "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" skickas in till trafikförvaltningen, samordning ska ske med trafikförvaltningens produktionssamordnare och överenskommelser träffas gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Vid arbete nära trafikförvaltningens tunnelbaneanläggning ska SL:s föreskrifter följas. Innan arbetet startar ska exploatören ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar anläggningen. Placering av byggnadsdel, bodar och upplag ska godkännas av trafikförvaltningen. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen ska bäras av exploatören.

Nära Farsta strands tunnelbanestation finns enligt planbeskrivningen en ökad översvämningssrisk. Trafikförvaltningen önskar få redovisat hur risken påverkas av byggnationen i västra delområdet och också påverkan på SLs anläggning.

Avtal

Trafikförvaltningen bedömer att ett genomförandeavtal och eventuellt ett förvaltningsavtal behöver upprättas mellan trafikförvaltningen och staden samt exploatören. Detta bör ske innan planen är antagen.

Region Stockholm vill delta i det fortsatta planarbetet.

Storstockholms Brandförsvär

Riskidentifiering

SSBF har identifierat transport av farligt gods på väg och järnväg (Magelungsvägen och Nynäsbanan) som riskkällor. Då Länsstyrelsens rekommenderade bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant/järnväg med transport av farligt gods frångås i plan regleras ett antal åtgärder, främst i förhållande till järnvägen, i plankartan. SSBF vill belysa att oavsett låg sannolikhet så är avståndet till Magelungsvägen mycket kort och en olycka där har konsekvensområde som involverar planerad bebyggelse. SSBF upplyser om att det i slutändan är stadsbyggnadskontoret som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som krävs.

Möjlighet till räddningsinsatser

Brandposter finns i området, men kan behöva kompletteras för att täcka upp alla byggnader. SSBF rekommenderar ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, vilket innebär 150 meter mellan två brandposter.

Utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. Om det inte görs gäller följande:

- Alla byggnader överskrider de elva meter som nås med räddningstjänstens bärbara stege, vilket innebär att höjdfordon behövs i utrymningen.
- Om byggnader upp till 23 meter ska kunna utrymmas med höjdfordon förutsätter det möjlighet, inklusive bredder och bärighet, att sätta upp höjdfordon högst nio meter från fasad.
- På de sidor av byggnaderna, mot vilka det finns enkelsidiga lägenheter, behövs möjlighet för räddningstjänstens fordon att ta sig fram och ställa upp.
- De träd som planeras på Magelungsvägen behöver utformas så att de inte påverkar framkomligheten. Lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

Trafikverket

Magelungsvägen

Magelungsvägen har en väldigt viktig strategisk betydelse för Stockholmsregionen och ingår i det regionala vägnät som benämns

det ”primära nätet”. Magelungsvägen avlastar trafiken på väg 73 (Nynäsvägen) och används av busstrafik som snabbt och enkelt ska kunna ta människor mellan olika målpunkter. Trafikverket anser att Magelungsvägens framkomlighetsnivå inte bör försämrats utifrån dagens situation, för att inte skapa ytterligare problem i det redan hårt ansträngda primära vägnätet. Kapacitetsförsämringar kan få stora följdverkningar i omkringliggande vägnät och leda till negativa följd effekter för vägtrafiken i söderort och södra Storstockholm.

Buller

Trafikverket accepterar inga restriktioner eller nedsättningar i trafikeringen på Nynäsbanan som skulle kunna bli till följd av detaljplanen. Nynäsbanan är ett riksintresse för kommunikationer och ska värnas ur alla aspekter.

Staden ska tillse att tillräckliga åtgärder vidtas för att säkerställa att samtliga bostäder klarar (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. För skolgårdar ska staden tillse att Naturvårdsverkets riktvärden för buller (max 50 dBA ekvivalent nivå samt max 70 dBA maxnivå för ytor som är avsedda för lek, september 2017) klaras till fullo. För vibrationer gäller att 0,4 mm/s vägd RMS ska klaras för all nybyggnad intill statlig infrastruktur.

Då staden är planerande myndighet kan den i vissa lägen och under vissa förutsättningar göra avsteg från riktvärden för buller eller vibrationer. Om sådana avsteg tillämpas, och det i efterhand uppmärksammas behov av kompletterande åtgärder, anser Trafikverket att staden har ansvar för att dessa åtgärder genomförs och att staden också ska finansiera dessa åtgärder till fullo.

Försvarsmakten
Ingen erinran.

Luffartsverket
Ingen erinran.

Swedavia / Bromma Stockholm Airport
Planområdet ligger utanför flygplatsens influensområden avseende flygbuller, liksom utanför flygplatsens influensområden avseende flyghinder. Bromma Stockholm Airport har inte något att erinra.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Ledningsrätter inom planområdet har registerbeteckning 2002-11359.1 samt 2014-03429.12 och 2014-03429.3 (inte .1 och .13).

Farsta stadsdelsnämnd

Förvaltningen ser positivt på förslaget. Läget är väl försörjt av kollektivtrafik, vilket är goda förutsättningar för kompletteringsbebyggelse.

Förvaltningen förordar att exakta tal för bil- och cykelparkering inom ännu ej markanvisade delområden inte regleras i planen. Beroende på typ av boende är behovet av parkering olika.

Boende i befintliga hus på Nordmarksvägen får en förändrad närmiljö med planerade byggnader. Förvaltningen gör bedömningen att en positiv konsekvens av förslaget är att ljudmiljön blir bättre jämfört med dagens bullriga trafikmiljö.

Ny bebyggelse

Lamellhusen längs Magelungsvägen upplevs massiva. Positivt med utformningen är att området ramas in och skyddas mot trafikbullret.

Ungdomar i området uppfattar befintlig gång- och cykelväg som en av de mest otrygga delarna i Farsta strand. Därför är det bra att ersätta den västra tunneln med ett signalreglerat övergångsställe vid pendeltågsbron.

Plankartan visar att det blir svårt att skapa en användbar bostadsgård i delområde E, då slänten är relativt brant och otillgänglig. Markanvisning bör ges till en aktör som bygger bostadsrätter för att få en jämnare fördelning av upplåtelseformer i stadsdelen.

Den föreslagna uteplatsen vid fastigheten Gåsö 2 kommer att bli ett lyft för platsen istället för nuvarande trista branta baksida som inte kan nyttjas för något rekreativt.

Det är positivt att planen möjliggör centrumändamål i fastigheterna. Dagens kommersiella utbud i Farsta strand är mycket begränsat. Med en växande befolkning kan det skapas ett behov av exempelvis butiker och caféer.

Bostadsgårdar

Förvaltningen ser en risk att det inte är möjligt att bevara så mycket av naturmiljön på bostadsgårdarna som förespeglas i förslaget. När byggetablering och byggnation påbörjas brukar hänsyn till träd inte beaktas i första hand. Uppvuxna träds värde är svårt att ersätta. Det bör verkligen eftersträvas att så många träd som möjligt bevaras.

Förskolan

Det finns ett stort behov av förskolan i delområde B. Förvaltningen utgår från att förskolan får tillagningskök. Det är bra att verksamheten får en egen gård. 20 m² friyta per barn är acceptabelt.

Antalet förskoleplatser täcker behovet för de nya bostäderna, men inte för de cirka 90 lägenheterna som börjar byggas på Nordmarksvägen under 2019. Behovet av platser varierar dock över tid varför det är klokt att planen anger att lokalen även kan rymma skola eller centrumändamål.

Parkering

Förvaltningen saknar uppgift om bestämt antal tillgängliga platser, något som rimligen bör framgå i förslaget. Tillgängligheten för funktionsnedsatta bör studeras vidare i planarbetet.

Parkeringsstalen i projektet är låga och samtliga parkeringar finns i ett garage några hundra meter bort. Det kan innebära att de nya boende är inställda på att ofta åka kollektivt, använda sig av bilpool eller hyra bil, men kan även leda till parkeringskaos. Förvaltningen tycker att det är viktigt att det finns tillräckligt med angöringsplatser i området. Detta bör ses över i fortsatt planarbete.

Farsta strand har ett litet kommersiellt utbud med få butiker. Näthandeln med livsmedel, kläder, sällanvaror med mera ökar. Många transporter kommer att behöva utrymme för angöring vilket måste finnas i förslaget.

Cykelparkering

Det är bra att cykelförvaring prioriteras. Ett alternativ kan vara att förvara cyklar som inte används så ofta i källarförråd. Stora samlingar av cyklar tenderar att bli röriga och kaotiska.

Avfallshantering

Förvaltningen utgår från att det, förutom omhändertagande av hushållssopor och källsortering, också finns en fraktion för separat hantering av matavfall. Kravet måste ställas på alla byggaktörer.

Grönkompensation

Förvaltningen anser att trädplantering på båda sidor om Magelungsvägen längs med sträckningen av den nya bostadsbebyggelsen är ett utmärkt förslag. Ytterligare förslag till grönkompensation från förvaltningen är att en entréplats till gångvägen som leder mot Magelungen, öster om delområde E, skapas liksom att gångvägen får belysning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till planförslaget. För att klara stadens bostadsmål är exploatering inom naturmark svårt att undvika och nämnden anser att planförslaget visar på hur ny bebyggelse kan komplettera befintliga bostadsområden i ett kollektivtrafiknära läge på ett överlag bra sätt. Nämnden är överlag positiv vad det gäller bebyggelsens anpassning efter trafikbuller och omhändertagande av dagvatten.

Naturmiljö

Nämnden anser att bedömningen av planens konsekvenser på naturmiljö och biologisk mångfald är ofullständig. Det är otydligt huruvida bedömningen grundar sig i trädinventeringen (Arbor konsult AB 2016-10-14) eller naturvärdesinventeringen (Ekologigruppen 2016-10-19), vilka värderar träden ur helt skilda perspektiv. Utifrån handlingarna tolkar nämnden som att stadsbyggnadskontoret syftar till trädinventeringen. Nämnden vill poängtera att i den har varken biologiska- eller kulturhistoriska värden tagits med i bedömningen av trädens bevarandevärde. Sådana värden hanteras däremot i naturvärdesinventeringen, där nio värdefulla träd identifierades för arter knutna till gamla träd och bedöms kunna vara av särskild betydelse för biologisk mångfald. Nämnden saknar redogörelse för vilken hänsyn planen har tagit till dessa träd och hur många av dem som påverkas av planförslaget.

Nämnden konstaterar att fyra områden med påtagligt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen påverkas av föreslagen bebyggelse och anser att beskrivningen, att dessa områden inte bedöms ha något särskilt högt värde, är vilseledande. Det framgår inte heller hur det säkerställs att en stor del naturmark blir kvar inom kvartersmark, förutom att fyra träd skyddas från fällning i plankartan.

Nämnden anser att bedömningen att naturmarken närmast Magelungsvägen har ett lågt rekreativt värde på grund av bullersituationen och att gårdarnas rekreativa värde ökar då ljudnivån sänks är onyanserad. Troligen blir ljudnivån lägre bakom föreslagna bostäder, men nämnden vill upplysa om att en bullerskärm uppfördes längs Magelungsvägen 2007. I gällande detaljplan är det aktuella området planlagt som allmän plats i form av park. Nämnden anser inte att en privatisering av allmän plats gynnar rekreation.

Nämnden anser att planbeskrivningen tydligare bör redovisa planens påverkan på naturmiljön och naturvärden, liksom vilka eventuella och kompensationsåtgärder som föreslås för att undvika, minimera, utjämna eller ersätta negativ påverkan. Planen redovisar förekomsten av den skyddade arten blåsippra men bör även innehålla en samlad bedömning av planförslagets konsekvenser av arten, samt behov av eventuella hänsynstaganden och skyddsåtgärder.

Handlingarna bör redovisa det underlag som behövs för att en eventuell dispens från artskyddsföreskrifterna ska kunna medges.

Dagvatten och skyfall

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att dagvattenlösningarna inom både allmän plats och kvartersmark utgår från att fördröja och rena dagvatten enligt staden åtgärdsnivå. Nämnden anser att dagvattenutredningen för allmän plats (Geosigma 2018-12-12) bör inkludera även Magelungsvägens västra del och Ullerudsbacken.

Nämnden anser att det är nödvändigt att de två ytor som idag riskerar översvämning vid extremregn och som påverkas vid ombyggnation, ett område vid gångtunneln under Magelungsvägen och en lågpunkt vid Ullerudsbacken, utreds gällande planförslagets konsekvenser samt att detta redovisas till planens granskningsskede.

Buller och vibrationer

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser intentionen med planbestämmelsen som syftar till att inga enkelsidiga lägenheter byggs mot Magelungsvägen är bra, men att bestämmelsen blir tydligare om den t.ex. formuleras som att lägenheter mot Magelungsvägen ska vara genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot skyddad sida.

Nämnden är positiv till hur bebyggelsestrukturen utformats för att möjliggöra en tyst sida som minst hälften av bostadsrummen har tillgång till. Beträffande Riksbyggens bostadshus kan nämnden konstatera att majoriteten av sovrummen är lokaliserade mot Magelungsvägen och Nynäsbanan. Ur hälsosynpunkt är det mer fördelaktigt att lokalisera sovrum mot den tysta sidan.

Nämnden föreslår att bestämmelsen som reglerar markvibrationer formuleras som att "Vibrationer i bostadsrum får ej överstiga 0,4 mm/s" (Svensk standard SS 460 48 61). Bestämmelsen bör avgränsas på plankartan och planbeskrivningen bör redovisa hur bestämmelsen kan uppnås.

Förskola

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att handlingarna bör kompletteras och redogöra för storleken för den planerade förskolans gård som ett mått i antal kvadratmeter per barn. Enligt Boverket är 40 kvm friyta per barn ett rimligt mått, liksom att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm. På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. I vissa förtätningar kan det vara svårt att avsätta större ytor vilket innebär att mindre förskolegårdar kan behöva anläggas. En högre ambition för gårdens kvalitet bör då vara en utgångspunkt. Kvaliteter på gårdarna som utöver antalet kvadratmeter friyta per

barn bör eftersträvas är: indelning av gården i olika zoner, tillgänglighet, integrering av lekutrustning i landskapet, vegetation och topografi, samspel mellan ute och inne samt möjlighet till ett flexibelt utnyttjande av gården med tillgång till olika aktiviteter under de olika årstiderna.

Upplysningar

MHN vill upplysa om anmälningsskyldighet för förskolor enligt förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt om upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positiva till bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och till intentionerna att göra om Magelungsvägen för att skapa en trevligare gatumiljö. Kontoret saknar dock ett resonemang i frågan om att omvandla vägen från trafikled till integrerad gata, gällande nödvändiga hänsynstaganden och avvägningar för bibehållen framkomlighet eftersom vägen tillhör det primära vägnätet.

Det primära vägnätet omfattar strategiskt viktiga genomfartsleder med viktiga funktioner för arbetspendling, näringslivstransporter, busstrafik, omledning vid tillfälliga avstängningar m.m. Enligt en överenskommelse mellan Stockholms stads trafikkontor, Trafikverket, trafikförvaltningen samt Solna och Nacka kommuner ska det säkerställas att förbindelserna inom det primära vägnätet är framkomliga för alla typer av resenärer samt yrkestransporter. Framkomligheten i det primära vägnätet gäller kapacitet, restider och fördröjning, vilka ska bevaras på dagens nivå.

Bil

Aktuell detaljplan kommer, tillsammans med övrig tillkommande bebyggelse i Farsta, innebära ett ökat flöde på Magelungsvägen. Trafikkontoret anser att den programhandling som tagits fram för den framtida Magelungsvägen övergripande tar nödvändig hänsyn till att vägens kapacitet ska bibehållas. Kontoret ser fram emot att vara en aktiv part i fortsatt planering av gatornas utformning.

Gator

I korsningar ska hörnavskärningar eller indrag i fasaden om minst 1,5 x 1,5 meter på vardera sidan gatan finnas inför passage med gångbana för tillräcklig sikt.

Gång

Gångbanor ska normalt utföras tillgängliga och vara minst 2,5 meter breda för framkomlighet för fotgängare och driftfordon. I programhandlingen saknar trafikkontoret saknar en 2,5 meter bred gångbana på Ullerudsbackens västra sida förbi fastigheten Ängsö 3. Ett sammanhängande system av gångbanor är viktigt för både

trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare. Särskilt med hänsyn till det centrala läget och de relativt höga trafikflödena på Magelungsvägen och Ullerudsbacken är dubbelsidiga gångbanor nödvändiga.

Cykel

Trafikkontoret ser positivt på att cykelpendlingsstråket avses byggas ut på Magelungsvägens norra sida i enlighet med cykelplanen. Det är även positivt att en av de befintliga tunnlarna kvarstår och används för cykelstråket. Gång- och cykeltunnlar ger bra framkomlighet och trafiksäkerhet. Trygghetsskapande åtgärder för tunneln bör utredas närmare inför detaljplanens genomförande.

Kollektivtrafik

Tillgängligheten till god kollektivtrafik är oerhört viktigt för att resande till och från området ska kunna ske på ett hållbart sätt. Trafikkontoret kommer att studera möjligheten till att reservera ett fält i vardera riktningen på Magelungsvägen för kollektivtrafik.

Angöring och parkering för bil och cykel

Kontoret ser positivt på att angöring till bostäder och verksamheter inte sker direkt från Magelungsvägen. Det är viktigt att angöringsgatan och fickorna utformas så att:

- tillgänglig angöring kan ske inom tio meter från varje entré,
- breddmått för angöringsgatan medger motriktad cykling,
- avfallshanteringen kan lösas,
- uppställning samt passage av lastbil medges,
- det finns tillräckliga ytor för snöupplag,
- gående ges tillräckligt utrymme för en trygg och framkomlig färdväg året runt.

Det är viktigt att tillgänglig angöring löses även för de entréer som vänder sig mot Ullerudsbacken utan att framkomligheten på gatan samt i korsningen med Magelungsvägen begränsas.

Trafikkontoret anser att det lägesbaserade parkeringstalet är rimligt men saknar en översiktlig redovisning av det projektspecifika parkeringstalet. Kontoret ser positivt på att parkering ska ske i samutnyttjat parkeringshus men vill betona vikten av att detta också kräver att tillgång till parkeringsplatser säkerställs över tid genom exempelvis avtal eller köp.

Det angivna cykelparkeringstalet anser kontoret vara rimligt. Det är viktigt att cykelparkeringar placeras i attraktiva lägen, medger möjlighet till ramlåsning samt har god tillgänglighet. Det är viktigt att cykelparkering som förläggs inomhus har entréer, dörrar, hissar med mera som är tillgängliga och smidiga att passera med cykel.

Landskapsbild och tillgänglighet

Detaljplanen påverkar hur människor rör sig mellan viktiga målpunkter: pendeltågstationen, tunnelbanan och Farsta strands centrum samt Magelungen. Ytorna som påverkas är inga attraktiva vistelseytor och utgör idag delvis bullerstörda men natursköna cykel- och promenadvägar. Med föreslagen utformningen kommer det, trots förtätningen, fortfarande gå att röra sig tillgängligt mellan bebyggelsen och stationerna. Det är positivt att hela rampen till Brunskogsbacken övergår till att ligga på parkmark. Utifrån planhandlingarna går det inte att utläsa hur risken för översvämning som identifierats intill huset på fastigheten Gåsö 2 hanteras.

Den föreslagna parken mellan järnvägen och Magelungsvägen måste utformas så att den blir lättskött då den ligger i en komplex miljö som kan uppfattas som stökig. Det är viktigt att den kompakterade marken under den yta som idag utgörs av parkering åtgärdas så att träd och buskar som planteras får bra förutsättningar. Val av träd ska stämmas av med stadsdelsförvaltningen.

Ur landskapsbildssynpunkt är det bra om den nya cirkulationsplatsen planteras med stora träd då skalan på gaturummet och husen kommer upplevas som stor. Val av träd för Magelungsvägen ska stämmas av med trafikkontorets trädspecialister.

Grönkompensation

Planen anger inte hur staden ska kompenseras för bortfall av värdefull naturmark. Ett förslag är att förbättra orienteringen mot Magelungen, vilken idag är dålig. Genom åtgärder på den parkmark som sträcker sig ner till vattnet kan tillgängligheten till natur och rekreation förbättras när s.k. närnatur försvinner.

Avfallshantering

Med anledning av den komplexa angöringssituationen anser Trafikkontoret att sopsug, helst stationär, bör övervägas som lösning för avfallshanteringen.

Belysning

Det måste finnas utrymme för belysningsstolpar i trottoarers bakkant på den del av Ullerudsbacken som passerar de nya bostadshusen.

Exploateringskontoret

Ingen erinran.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet gör bedömningen att föreslagen detaljplan är möjlig att genomföra och kan tillstyrkas då den föreslagna bebyggelsens skala och placering inte bedöms påverka stadsrummet eller bebyggelsen negativt.

Antagandet av detaljplanen för Bjurö 1 och Farsta 2:1 (Dp 2016-16239) kommer att medföra negativa konsekvenser för området och kulturmiljön som helhet. Det hade varit positivt för den samlade bedömningen om förändringarna i området hade prövats i samma detaljplan.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om byggnadernas placering och bearbetning av gatumiljön. Området är väl lämpat för ytterligare bostadsbebyggelse eftersom det är ypperligt försörjt av kollektivtrafik med såväl tunnelbana som pendeltåg. Skönhetsrådet ser positivt på inriktningen att utveckla Magelungsvägen mot större stadsmässighet och finner den föreslagna skalan välavvägd i relation till befintlig bebyggelse. Rådet anser dock att staden och Trafikverket behöver finna en större samsyn om gatans utformning och framtida hastigheter innan projektet kan tas vidare. Om inte hastigheten kan sänkas och angöring längs kantstenen tillåtas riskeras gatukaraktären, och därmed grundtanken. Rådet ser positivt på att en gångtunnel ersätts med ett övergångsställe vid pendeltågsstationens entré och finner öppningen i den nya bebyggelsen på motsatt sida gatan välplacerad.

I övrigt anser rådet att de föreslagna lamellerna och öppningarna dem emellan bör följa samma rytm och att sekvensen ska följa de två östligaste lamellerna (delområde D). Det höga huset bör bearbetas och få samma höjd som resten av tillskotten, eftersom det i framtiden kommer att vara en del i en fortsatt bebyggelse längs Magelungsvägen österut. I områdets västra del anser rådet att hörnet mot Ullerudsbacken bör få en ny gestaltning som tydligare utgår från två mötande lameller. För att ta ner skalan krävs en varierad fasadutformning, eventuellt trapphusvis mot gatan. In mot det storskaligare gårdsrummet kan utformningen vara en annan.

Beträffande det mindre projektet längs Ullerudsbacken önskar rådet att det flyttas något närmare resten av den tillkommande bebyggelsen så att den hamnar i ett sammanhang. Rådet har inget att erinra mot den föreslagna uteplatsen vid äldreboendet.

Utbildningsförvaltningen

Ingen erinran.

Stockholm Vatten och Avfall AB

Vatten och avlopp

Planförslaget innebär att delar av VA-ledningsnätet i Ullerudsbacken behöver flyttas längre ut i körbanan på grund av att planerade bostäder hamnar för nära. En dagvattenledning i

Magelungsvägen hamnar i konflikt med nya bostäder och behöver utefter planförslaget flyttas. En vattenledning mellan Magelungsvägen och Nordmarksvägen hamnar enligt förslaget i parkmark. Ett servitutsavtal kan eventuellt behöva upprättas med fastighetsägaren/tomträttsinnehavaren för att säkerhetsställa framtida drift och underhåll. Ledningar för vatten samt spill- och dagvatten i Nordmarksvägen bör inte påverkas av tillkommande fastigheter.

För att försörja kommande fastigheter längs Magelungsvägen med vatten samt för att avleda spill- och dagvatten från dem bör nya ledningar dras från den planerade cirkulationsplatsen till korsningen mellan Magelungsvägen och Ullerudsbacken.

Vad gäller planerad uteplats finns svårigheter med att hitta en strategisk plats för anslutning av vatten- och spillförande serviser. På grund av rådande markförhållanden finns ingen möjlighet till spillvattenanslutning med självfall. Att installera en pumpstation kan vara ett alternativ. SVOA tillhandahåller dock inte en sådan. Det finns en huvudvattenledning, vilken passerar i omedelbar närhet till planerad uteplats, som inte får byggas över.

Dagvatten

Det är viktigt att planera markhöjder och grönytor på området då man i första hand skall använda sig av LOD-principen (lokalt omhändertagande av dagvatten). I annat fall ska dagvatten fördröjas innan det släpps ut på dagvattennät.

Dagvattenutredningarna omfattar inte hela planområdet. Det bör kontrolleras om dagvattenutredningar ska tas fram för Ullerudsbacken och delområde A. Planbeskrivningen bör hänvisa till att dagvattenhanteringen ska följa Stockholms stads åtgärdsnivå.

I planbeskrivningen bör det tydligare framgå att skyfall ska kunna avledas ytligt utan att skada byggnader. I planbeskrivningen redovisas områden inom planområdet som riskerar att översvämmas vid kraftigt regn. Här bör det även påpekas att exploateringen inte ska förvärra översvämningssituationen för kringliggande områden. I samband med detta bör lågpunkten sydost om planområdet och lågpunkten vid Farsta strands pendeltågsstation uppmärksammas. I den ena dagvattenutredningen (Tyréns, 2018-12-20) beskrivs ett infiltrationsstråk som kommer fungera avskärande mot lågpunkten sydost om planområdet. Infiltrationsstråket bör fortsatt vara med i planeringen. Lågpunkten på Ullerudsbacken kommer översvämmas vid skyfall och här planeras för en busshållplats. Det bör kontrolleras om en sådan översvämning kan accepteras. Det bör utredas vad som händer när lågpunkten som nu finns i gång- och cykeltunneln under Magelungsvägen byggs bort. Detta vatten kommer att behöva avledas någon annanstans.

I planbeskrivningen står att växtbäddar ska anläggas i delområde C och D. Detta stämmer inte med föreslagen dagvattenlösning som presenteras i dagvattenutredningen för dessa delområden (Tyréns, 2018-12-20). Informationen i planbeskrivningen och utredningen bör samordnas.

I planbeskrivningen står det att genom fördröjning av 20 millimeter nederbörd hålls vattenflödet från Magelungsvägen på samma nivå som idag. Denna information bör korrigeras då den inte stämmer med åtgärdsnivån. Åtgärdsnivån utgår inte från att hålla flödet på samma nivå som idag.

Om läget av föreslagna dagvattenanläggningar markeras i plankartan ökar chansen att marken i senare skede inte används för andra ändamål. Det kan kontrolleras om skuggning av skelettjordarna som föreslås på södra sidan av Magelungsvägen innebär att vegetation som klarar begränsade ljusförhållanden bör väljas.

Följande kommentarer gäller *Dagvattenutredning Bjurö, Farsta strand* (Tyréns, 2018-12-20):

- Föroreningsberäkningarna för det östra delområdet baseras på att området består av morän och att dagvatten infiltrerar. Enligt utredningen ger detta en rening som motsvarar ett perkolationsmagasin (100 % avskiljning). Föroreningsberäkningarna bör inte utgå från antagandet om 100 % avskiljning eftersom möjligheten till infiltration baseras på mycket grova underlag och reningseffektiviteten riskerar att överskattas. Enligt det underlag som presenteras i utredningen består området även till stor del av berg och lera, dvs. jordarter med låg infiltrationskapacitet. Föroreningsberäkningarna efter rening för det östra området skall uppdateras med lämpliga reningsanläggningar- och effektiviteter.
- Utredningen använder så kallade ”minimihalter” för beräkning av föroreningar från flerfamiljshus. Detta riskerar att ge en underskattning av föroreningsbelastningen från området, något som inte bör göras i detta tidiga skede. Föroreningsberäkningarna bör uppdateras med normalhalter. Vidare används en äldre version av StormTac (2016-07) för delar av föroreningsberäkningarna. StormTacs databas och schablonhalterna uppdateras löpande, helst bör en så ny version som möjligt användas för föroreningsberäkningarna. Det är otydligt vilken rad i tabell 4-6 som representerar vilket scenario. Se över rubrikerna.
- Riktvärdet för fosfor i tillrinnande vatten till Drevviken som anges i utredningen (44 ug/l) är inte fastställt. Riktvärdet skall tas bort ur utredningen.
- I avsnitt 10 beskrivs att dagvatten ska kunna bräddas till ledningsnätet vid höga flöden då fördröjningsvolymerna inte

är tillräckliga. Höga flöden ska inte avledas till SVOA:s ledningsnät utan kunna avrinna säkert på ytan. Anslutning till SVOA:s ledningsnät ska ske via strypt utlopp. Formuleringen i utredningen bör ses över och förtydligas för att undvika missförstånd.

- Utredningen ska kompletteras med figurer som visar ledningsunderlag. Detta kan gärna redovisas tillsammans med dagvattenanläggningar, rinnvägar (även sekundära) och förslag på anslutningspunkter till SVOA:s dagvattenledningar.
- Avrinningskoefficienten i Tabell 2 stämmer inte med Bilaga 1, detta bör kontrolleras. Det saknas redovisning av flöden efter exploatering med föreslagen dagvattenhantering och utredningen bör kompletteras med detta, se Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar.

Följande kommentarer gäller *Dagvattenutredning för Magelungsvägen, Nordmarksvägen, etapp 2* (Geosigma, 2018-12-12):

- Dagvattenutredningen bör redovisa befintligt dagvattenledningsnät, tekniska avrinningsområden och hur anslutning till ledningsnätet föreslås ske i framtiden. Utredningen bör utreda vad som kommer ske med den dagvattenledning som i nuläget går i befintlig GC-tunnel som ska byggas bort. Västra delen av Magelungsvägen inom området avleds enligt SVOA:s underlag via dagvattenledningar till Drevviken, medan östra delen avleds via dagvattenledningar till Forsån. Kontrollera att informationen i utredningen stämmer. Om dagvatten ska avledas till Forsån ska status och MKN för Forsån redovisas.
- Utredningen beskriver väl hur flödes- och föroreningsberäkningarna gjorts. I avsnitt 3.2 beskrivs beräkning av dimensionerande utjämningsvolym enligt Larm och Alm, m.h.t. en maximal avtappning. Metoden med volymsberäkning utifrån tillåten avtappning används inte vid dimensionering enligt åtgärdsnivån, informationen i utredningen bör korrigeras. Dräneringsledning 200 mm, som den tillåtna avtappningen 30 l/s bestämts utifrån, finns inte med i typritningen (Figur 5-4). Den tillåtna avtappningen bör tas bort ur utredningen. I den dimensionering som har gjorts blir anläggningarna överdimensionerade och i vissa delar kan ett 100-årsregn fördröjas. Dimensionering av skelettjordarna samt beräkning av framtida flöde efter fördröjning skall göras om i enlighet med åtgärdsnivån.
- Vald återkomsttid och rinntid i flödesberäkningarna ska motiveras. Flöden ska redovisas för återkomsttider enligt P110 (se Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar) och rinntiden ska bestämmas baserat på rinnväg och rinnhastighet, inte baserat på att matcha ett

regn med 20 mm regndjup. Att avtappning ska ske under 12 h är borttaget ur åtgärdsnivån.

- Utredningen anger att reningen kan förbättras ytterligare om biokol placeras i skelettjorden, men referens saknas. Om det finns studier som visar att biokol förbättrar reningen bör referens läggas in och det bör beskrivas vilka ämnen som ev. renas. Annars bör informationen tas bort ur utredningen.
- Utredningen ska kompletteras med redovisning av geologiska förhållanden, se avsnitt "Geohydrologi" i Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar.

Förbindelsepunkter

Stockholm Vatten och Avfall avgör var förbindelsepunkter skall placeras i enlighet med Allmänna bestämmelser för brukandet av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen.

Övrigt

Kapacitet på befintliga ledningar där nya ledningar planeras anslutas behöver utredas.

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar cirka nivån +85 mvp över stadens nollplan, vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett maskinellt insamlingssystem i form av botten tömmande behållare. Stockholm Vatten och Avfall har en prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation. Insamlingssystem behöver däremot komplettera varandra, t.ex. genom fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar i miljörum medan restavfall och matavfall samlas in via botten tömmande behållare.

Avståndet mellan hämtfordon och botten tömmande behållare bör inte underskrida 2 meter och inte överstiga 6 meter mellan behållarens mittpunkt och kranbilens mittpunkt. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning. Tömning framför förarhytten eller bakom hämtfordonet fungerar inte på grund av kranens räckvidd och funktion. För övriga mått kring botten tömmande behållare se stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för miljörum för fastigheten och vill uppmärksamma den sökande om att följa riktlinjerna kring kärthantering som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering. Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det i fastigheten möjliggörs för fastighetsnära

insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Vid nybyggnationer ska system för insamling av grovavfall alltid planeras in, exempelvis genom att reglera plats i miljörummet eller utforma en uppställningsyta för en container på kvartersmark. För att bidra till att stadens mål om ökad matavfallsinsamling uppnås bör system för detta alltid finnas med vid nybyggnationer. För verksamheter med större volymer matavfall som restauranger, storkök, caféer, livsmedelsbutiker och liknande kan matavfallskvarn till slut tank användas för en effektiv hantering.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Ett system för att omhänderta matavfall via avfallskvarn är att installera en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare, även kallad kombitank. För mer information, se stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering eller kontakta Stockholm Vatten och Avfall.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen. Angöringsplats ska ordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. Tex kan en lastplats eller parkeringsförbud upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor
Ingen erinran.

Övriga remissinstanser

Stockholm Exergi

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledning. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt.

Nya bostäder byggs cirka 400 meter från Farsta värmeverk. Det är ett tillräckligt stort avstånd för att buller, lukt med mera från värmeverket inte ska påverka bebyggelsen.

I övrigt ingen erinran.

Telia Sverige Net Fastigheter AB

TSNFAB innehar telestation med ledningsrätt på fastigheten Farsta 2:1 med tillhörande kanalisering och kablage. Telestationen inhyser känslig och samhällsviktig telekommunikationsutrustning vilket måste beaktas vid eventuell nybyggnation i närheten. Ett avstånd på minst 10 meter till vår byggnad är nödvändigt. TSNFAB förutsätter vidare att inga förändringar företas som påverkar TSNFAB:s byggnad och utrustning. Om förändringar företas ska kommunen eller exploatören ha klargjort vem som står för kostnaderna samt att dessa säkras upp via avtalsförbindelse. Vi vill även göra er uppmärksamma på att telestationen eventuellt skulle kunna komma att orsaka störande ljud för de boende i de bostäder som planeras. TSNFAB förutsätter att exploatören, om behov uppstår, bekostar erforderliga åtgärder för att minimera störningar från telestationen och att TSNFAB hålls skadelösa.

Telestationsbyggnaden inrymmer känsligt teknisk utrustning och Telias riktlinjer för sprängning och borrarbete är därför bifogade om sådana arbeten kan komma att bli aktuella i samband med exploateringen, se bilaga.

Av vikt är också de ledningar/kabelstråk som finns i området. Kablage och ledningar ägs av Skanova AB vilka också måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Ellevio AB

Tillkommande bebyggelse kräver förstärkt och utbyggt elnät fram till och inom planområdet. Befintligt nät i Nordmarksvägen och Ullerudsbacken påverkas och behöver omförläggas i samband med förstärkning. Nytt elnät behöver plats i allmän mark längs med Magelungsvägen och Ullerudsbacken. Kontakta Ellevio lokalnät för ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av byggherre.

Stockholms naturskyddsförening

Nya hus nära kollektivtrafik är i grunden positivt ansetta, samtidigt innebär förtätningen att stora boendekvaliteter försvinner som grönska utanför husen. Denna balansgång är svår tyvärr och i denna detaljplan kolliderar olika intressen på ett påtagligt sätt. Träden har i trädinventeringen fått högt bevarandevärde i många fall vilket stadsbyggnadskontoret särskilt bör uppmärksamma. Vi uppmanar stadsbyggnadskontoret att se om föreslagna hus kan justeras så fler

träd kan sparas. Minst en av de äldre ekarna i område B som Ekologigruppen klassat som värdefullt träd bör t.ex. sparas.

Föreningen är inte särskilt nöjd med flytten av busshållplatsen och uppmanar Stadsbyggnadskontoret att se över om inte busshållplatsen kan läggas närmare befintligt placering. Vi har uppfattat att många boende ser negativt på flytten av hållplatsen.

Den ekologiska kompensationen bör vara omfattande när så många träd tas ner.

- Plantering av en mängd nya träd
- Grävning av ny groddamm
- Nedtagna träd bör bli död ved i Farsta strandskogen
- Genomförande av åtgärder i BUS - Biologisk utveckling i Stockholm

Sakägare enligt fastighetsförteckning

LJ, Nordmarksvägen 25

Blir så otroligt arg när jag läser om planerna att bygga ytterligare i Farsta strand. Snart börjar bygget avseende Bjurö 1 med 90 lägenheter vilket redan det är en otrolig försämring för oss som bor på Nordmarksvägen. Att nu planera ytterligare att sju nya flerfamiljshus ska byggas har jag ingen förståelse alls för.

Försämrat ljusinsläpp är det värsta. Vi på Nordmarksvägen 1-29 kommer att bli omringade av hus och bo på små innergårdar som man har förståelse för om man bor i innerstan där man vet att det inte finns öppna ytor och natur. Det finns en anledning att man valt att bo i förorten och det är öppna ytor och natur.

Var ska barnen leka? Var ska alla få plats, spela fotboll m.m.? Innergårdarna kommer inte att räcka till för alla barn samt att det kommer att bli väldigt lyhört och störande.

Har bott här sedan 1983 men nu har jag börjat tänka att jag kommer att bli tvungen att flytta för ni bygger sönder Farsta strand. Jag har valt att bo här pga. öppna ytor och naturen.

Det värsta är jättehuset vid Nordmarksvägen 1-3 som är fruktansvärt fult och jättestort så att de boende på denna adress inte får något naturligt ljus alls och inte kan nyttja sina balkonger under de få månader vi har sommar. Insyn från grannar är också en otrolig försämring.

1. Ljusinsläpp

Medför sämre/mindre ljusinsläpp på balkonger och innergårdar vilket måste tas i beaktande och att ljusinsläppet för de redan planerade 4 punkthus som snart ska börja byggas sammantaget med denna detaljplan medför en väsentlig försämring av ljusinsläppet totalt för befintliga boende på Nordmarksvägen 1-29, detta måste ses som en helhet.

De boende på Nordmarksvägen 1-5 drabbas värst då de blir inbyggda av ett hus på gaveln samt ett "jätteschabrak" till hus vid infarten från Nordmarksvägen till Ullerudsbacken.

Balkongerna kan ej nyttjas till fullo på samma sätt som tidigare under de få sommarmånaderna vi har då ljusinsläppet minskar. Insyn från grannar blir en väsentlig försämring.

Den vackra skogsdungen vid infarten med träd och blåsippor förstörs också vilket ur natursynpunkt är hemskt.

2. Trafiken

En gångtunnel tas bort och ersätts av "bevakat" övergångsställe vilket medför en stor trafikfara, barn och ungdomar väntar/kollar inte alltid efter grönt ljus vilket medför en ökad risk för trafikolyckor samt att bilisterna på Magelungsvägen inte alltid respekterar hastigheter, stoppsignaler m.m. Ur trafiksäkerhetssynpunkt så borde gångtunneln finnas kvar.

Bussen vid infarten till Ullerudsbacken ska flyttas till Magelungsvägen och också det ökar risken för trafikolyckor samt att det blir längre avstånd till bussen för äldre och funktionshindrande.

Gång- och cykelväg längs Magelungsvägen finns redan och det är onödigt och dyrt att bygga om något som redan är bra och ur samhällssynpunkt oekonomiskt.

3. Förskolor m.m.

Nya ska byggas i området och befintliga byggas ut med fler avdelningar vilket medför att barnen får små ytor att nyttja/röra sig på (som i innerstan). Rörelse och idrott ska prioriteras och barn idag blir mer överviktiga och nu får de mindre ytor utomhus att använda.

Var ska de äldre barnen som ej är i förskoleåldern leka? De kan ej vara på vissa innergårdar då förskola ska byggas och utrymme kommer att saknas då det blir många nyinflyttad barn. Som tidigare småbarnsförälder så kunde man låta barnen då de blev lite äldre leka på innergården och ändå ha ett vakande öga på dem.

Forsängens parklek är en jättefin park men den kommer tyvärr inte att ha kapacitet, utrymme för alla barn, den nyttjas idag även av

dagmammor och förskolor och ytorna blir för små för lek och rörelse.

4. Parkering

Redan nu så saknas parkeringsplats för många på Nordmarksvägen och snart påbörjas bygget av de 4 punkthusen på Nordmarksvägen då många parkeringsplatser försvinner. Nya parkeringsplatser ska byggas i området ex. vid Nordmarksvägen 25-29 på grönområden och som ligger i direkt anslutning till parkleken Forsängen vilket medför ytterligare mindre gröna ytor och naturområde samt att barn som går/springer från parken kan skadas då bilarna ska parkera.

Ett nytt parkeringsgarage ska byggas långt från Nordmarksvägen vilket missgynnar äldre, funktionshindrade och besökare. Har idag vänner som har väldigt svårt att hitta parkering då de ska besök mig och att hänvisa långväga besökare till ett parkeringsgarage långt ifrån min bostad är inte försvarbart då vissa har svårigheter att gå. Jag har själv ingen bil så berörs inte av detta men känner med andra som är beroende av bilen. Angående bilpooler så kommer de inte att kunna nyttjas i den utsträckning som krävs för att ersätta parkeringsplatser.

De planerade husen längs Magelungsvägen passar ej in i område och förstör hela Farsta Strand som är ett fint område som nu kommer att byggas sönder!

Jag lämnar härmed reviderade synpunkter på förslaget till detaljplan för del av fastigheterna Bjurö 1 och Farsta 2:1.m.fl. i Farsta strand med diarienummer 2016-16240.

Synpunkter

1. Ljusinläpp

Planförslaget medför sämre/mindre ljusinläpp på balkonger och innergårdar vilket måste tas i beaktande i synnerhet eftersom de 4 husen som snart ska börja byggas redan medför en väsentlig försämring av ljusinläppet för de boende på Nordmarksvägen 1-29.

De boende på Nordmarksvägen 1-5 drabbas värst då de blir inbyggda av ett hus på gaveln samt ett "jätteschabrak" till hus vid infarten från Nordmarksvägen till Ullerudsbacken.

Balkongerna kan ej nyttjas till på samma sätt som tidigare under de få sommarmånaderna vi har då ljusinläppet minskar.

Ökad insyn från grannar blir en väsentlig försämring. Den vackra skogsdungen vid infarten med träd och blåsippor förstörs också vilket ur natursynpunkt är förfärligt.

2. Trafiken

En gångtunnel tas bort och ersätts av ett "bevakat" övergångsställe vilket medför en stor trafikfara.

Barn och ungdomar väntar/kollar inte alltid efter grönt ljus vilket medför en ökad risk för trafikolyckor och bilisterna på Magelungsvägen respekterar inte alltid hastigheter, stoppsignaler m.m. Ur trafiksäkerhetssynpunkt borde gångtunneln finnas kvar.

Bussen vid infarten till Ullerudsbacken ska flyttas till Magelungsvägen vilket också ökar risken för trafikolyckor och dessutom blir det längre avstånd till bussen för äldre och funktionshindrande.

Gång- och cykelväg längs Magelungsvägen finns redan och det är onödigt och dyrt att bygga om något som redan är bra, och ur samhällssynpunkt rent av oekonomiskt.

3. Förskolor m.m.

Nya förskolor ska byggas i området och befintliga byggas ut med fler avdelningar vilket medför att barnen får små ytor att nyttja/röra sig på (som i innerstan). Rörelse och idrott ska prioriteras, barn idag blir mer överviktiga och nu får de mindre ytor utomhus att vara på.

Var ska de äldre barnen som ej är i förskoleåldern leka? De kan ej vara på vissa innergårdar då förskola ska byggas och utrymme kommer att saknas då det blir många nyinflyttade barn.

Som tidigare småbarnsförälder så kunde man låta barnen, då de blev lite äldre, leka på innergården och samtidigt hålla ha ett vakande öga på dem.

Forsängens parklek är en jättefin park, men den kommer tyvärr inte att rymma alla barn, den nyttjas idag även av dagmammor och förskolor och ytorna blir för små för lek och rörelse.

4. Parkering

Redan nu så saknas parkeringsplats för många på Nordmarksvägen och snart påbörjas bygget av de 4 punkthusen på Nordmarksvägen och då försvinner många parkeringsplatser. Nya parkeringsplatser ska byggas i området på grönområden t.ex. på Nordmarksvägen 25-29 som ligger i direkt anslutning till parkleken Forsängen vilket medför ytterligare mindre gröna ytor och naturområden. Barn på väg till och från parken kan skadas då bilarna ska parkera. Ett nytt parkeringsgarage ska byggas långt från Nordmarksvägen vilket missgynnar äldre, funktionshindrande och besökare. Har idag vänner som redan i dagsläget har väldigt svårt att hitta parkering då de ska besöka mig och att hänvisa långväga besökare till ett parkeringsgarage långt ifrån bostaden är inte rimligt/motiverat då

vissa har svårigheter att gå och även diskriminerande. Jag har själv ingen bil och berörs inte av detta men känner med andra som är beroende av bilen. Angående bilpooler så kommer de inte att kunna nyttjas i den utsträckning som krävs för att ersätta parkeringsplatser.

5. Ljudnivå

Avseende ljud och störningar från Magelungsvägen så anser jag inte att det är något som stör mig personligen, har bott i området sedan 1983, i 3 olika lägenheter vilket inte varit något störningsmoment för min del och inte motiverar att ni hänvisar till att det blir tystare på befintliga bostadsgårdarna. De planerade husen längs Magelungsvägen passar ej in i området och förstör hela Farsta Strand som är ett fint område som nu kommer att byggas sönder!

EF, Nordmarksvägen 5

Husen längs med Magelungsvägen (*oläsligt ord*) Ullerudsbacken. Varför inte bygga lika som de husen som står på parkeringsplatsen. Onödigt att göra om Magelungsvägen. Finns redan bra cykel- och gångvägar.

Husen mot Magelungsvägen är för stora och klimpiga, blir som en mur mot båda sidor av dem. Bygg gärna mer men sprid ut husen och bevaka redan befintliga hus och utemiljöer.

På andra sidan pendeltågen finns stora tomma ytor, varför klämma in så stora hus på liten yta då de inte får plats utan att göra om vägen (Magelungsvägen). Minska utrymmet på vägen (enkelriktat åt båda håll) är en (*oläsligt ord*) och riskfylld lösning. Övergångsställen i stället för bra befintliga lösningar via gång- och cykeltunnlar är omöjligt att förstå.

Magelungsvägen är redan hårt belastad med långa köer och mycket avgaser. Trafiken flyter inte bättre om man gör enkelfiligt, snarare tvärtom.

BK, Nordmarksvägen 11

1. Ta inte bort någon tunnel under Magelungsvägen. Det är bättre med tunnel än med övergångsställen.
2. Parkeringsplatser är en stor fråga som planförslaget helt har undervärderat.
3. Att packa ihop så mycket folk i Farsta strand kommer att innebära stort slitage på naturen i anslutning till sjön Magelungen. Det hela blir en kraftig försämring av boendekvaliteten.

SP, Nordmarksvägen 27

Kan ej förstå hur man kan tränga ihop människor på detta vis.

LM, Brunskogsbacken 12

Förstör inte naturen. Djuren behöver ett hem. Finns för lite plats (lite utrymme). Finns inte tillräckligt med skolor/förskolor. Tänker ni bygga skolor och dagis? I så fall kommer de bara förstöra mer skog. Marknadshyror är alldeles för höga. Medelinkomst kan inte betala era hyror, hur ska ni lösa det? Var ska man parkera sina bilar?

IK, Nordmarksvägen 11

Att bygga på ett sådant sätt som avses på Nordmarksvägen är att bygga in segregation och sociala problem i området. Det är redan nu nog segregerat. Det kommer att bli väldigt mycket mörkare för oss som bor i de befintliga husen. Det är redan mörkt i och med att det redan är trångt mellan husen. De hus som visades på vykortet som skickades ut till hushållen är inte ens estetiska. De som har råd kommer att flytta. Kvar kommer de fattiga, fattiga pensionärer och försörjningstagare, människor med låga inkomster som inte har råd med något annat och vips har vi ett nytt Rågsved, Tensta Rinkeby.

När byggplanerna rasar som mest borde stadsbyggnadskontoret och socialförvaltningen samarbeta. Hur ska man bygga för att minimera segregationen. Det räcker inte med att ett av husen är SKB. Förfulningen i sig kommer att göra att människor inte kommer att ta hand om området.

Att inte bygga parkeringar kommer att skapa anarki och bråk och det kommer att bli bilar överallt i stället för att människorna ger upp tanken på att äga en bil.

Vi har redan nu sprickor i våra väggar. Över varenda dörr är det sprickor. Husen sätter sig hela tiden. När vårdboendet uppe vid Filipstadsbacken byggdes och de sprängde i berget fick vi än värre sprickor i vår lägenhet.

När de befintliga husen byggdes var det bara några få människor som bodde i Farsta Strand. Det är inte så längre. Här bor många människor från världens alla hörn. Många förstår inte svenska och förstår inte ens vad som är på gång. De som kommer på sådana möten som informationsmötet i tisdags är nästan uteslutande äldre svenskar. Jag tror att det inte handlar om att folk bryr sig, utan om att man faktiskt inte förstått vad som är på gång och hur det kommer påverka ens egen integritet och trivsel.

CL, Nordmarksvägen 9

Fem år i stök och damm.

Var i går på ett s.k. informationsmöte angående kommande husbyggen här i Farsta strand.

Här i området bor många personer som är äldre med problem att ta sig fram på gatorna. Rollatorer rullstolar och käppar är mycket vanliga här.

De nya husen som är tänkt att byggas från Magelungsvägen in mot Nordmarksvägen, samt de fyra s.k. Stockholmshusen gör att vi som nu bor här nu kommer att känna oss instängda, vår redan begränsade utsikt blir obefintligt.

Busshållplatsen ska flyttas längre bort till Magelungsvägen, vilket blir besvärligare för alla oss äldre.

Vem tar det sociala ansvaret och omtanken för oss som redan bor här? Varför måste just vi på Nordmarksvägen byggas om och in? Hyran kommer att höjas och för oss väntar endast att leva fem år i stök och byggdamm.

Vi protesterar, gör om och gör bättre!

MP, Nordmarksvägen 3

Hur är det möjligt att man kommit på en sådan befängd idé att förstöra den lilla oas av natur som finns just i den angivna hörnan? Där växer blåsippor och vitsippor, där är en ”liten skog” och en bergknalle. Vi som bor i huset närmast (jag i port nr 3) njuter varje vår och sommar och även hela året, inte bara vi utan många många passerar denna kulle och tittar och fotograferar blommorna. Många av de äldre när de går till bussen och många barn när de går till bussen.

Busshållplatsen tänker man ta bort och flytta långt bort till Magelungsvägen. Det är mycket olyckligt. Många av de äldre med rollator har nära till denna buss och åker ofta eftersom man åker gratis med rollator. Många dagisbarn tar denna buss till badhuset med mera och går då säkert inom området.

Med detta planförslag blir vi helt inbyggda och hela den här miljön förstörs. Magelungsvägen är otroligt trafikerad både morgon och eftermiddag med långa bilköer.

Vi anser att det är fullt tillräckligt att Nordmarksvägen ska bebyggas med höga hus. Där är ännu inte parkeringsfrågan löst för de som nu har parkeringsplatserna där man tänker placera husen.

Förvisso har vi nära till kollektivtrafik men hur ska den svälja så många fler människor, det är redan fullt. Det finns plats på andra sidan pendeltåget där man kan bygga ut med bostäder. Jag och vi är djupt olyckliga för tanken att vårt bostadsområde, som inte är fritt från sociala olägenheter, kommer att bli olidligt att bo i, först med

minst 5 års oväsen och smuts vid en eventuell byggnation och därefter inbyggt med höga hus som ger kvävningskänsla.

Tänk om och tänk rätt.

Vadå bra att bygga Ullerudsbacken/Magelungsvägen? Det anser inte vi som blir inbyggda.

SA, Farsta strandplan 5

Jag tycker inte att bygga fler bostadshus vid Magelungsvägen och Ullerudsbacken är bra för Farsta strand och för människorna som bor där.

Av alla mycket bra och genomtänkta projekt som planeras nu i Farsta strand, är Bjurö 1 och 2 en av sämsta. Jag har varit på samrådet den 5 mars och såg hur folk trängdes in i lokalen för att höra och medföra sina åsikter och synpunkter. Folk var missnöjda, upprörda och till och med arga.

Jag är en av dem som är emot att bygga nya sexvåningshus i området:

1. De nya flerbostadshusen blir knappt tio meter från de befintliga husen på Nordmarksvägen och Ullerudsbacken. Det blir problem med insyn i lägenheterna och med solljus som man behöver mest här i Sverige.
2. Vi förlorar grönt/skogsområden för att istället få asfalt och betongområden. Vad vi bygger nu kommer att vara kvar minst 100 år till. Är det så vill vi ha det? Man vet väl att den miljön vi skapar nu kommer att påverka vår hälsa och välbefinnandet. Har man tänkt på hur det här kommer påverka våra barn? Hur blir det med de trevliga lekplatser när de blir omringade med 6 våningshus?
3. Farsta strand saknar mycket service. Projektet innebär att det blir minst 1000 personer extra i området, kommer skolor och förskolor att räcka till alla barn? Vad händer med parkeringsplatser när Bjurö 1 byggs istället för de befintliga parkeringsplatserna? Är parkeringshus, som alla vi vet hur tråkiga de är, en lösning?
4. De hus som planeras längs Magelungsvägen, direkt på en hög trafikerad väg, har man tänkt på bullret?
5. Byggandet kommer att sänka värdet på våra bostäder och medföra mycket bullret från alla bygg maskiner, kommer vi att få kompensation?

Stockholm är så stort och det finns säkert mycket bättre och tomma områden att bygga nya flerbostadshus i som t.ex. Vega, Fagersjö, Trångsund o.s.v.

Jag hoppas att ni tar alla våra åsikter och bestämmer att låta bli att förstöra vårt Farsta strand.

VK, Nordmarksvägen 4

Tisdagen 5 mars 2019 blev vi boende på Nordmarksvägen i Farsta strand kallade till möte i rubricerade ärende. Det bör påpekas att rubriken även gäller bostadsområdet Marö beträffande skogspartiet i vår backe på Ullerudsbacken, där stadsbyggnadskontoret har ett förslag med ett hus. Ev. flyttning av buss 181 gäller också oss i högsta grad! Kallelsen var utformad som ett vykort. I den hade man satt på en etikett i vänstra hörnet som var ett observandum som visade vad saken gällde. Olyckligtvis dolde denna etikett, delar av det föreslagna hus som ligger på Maröområdet, i vår skogsbacke. Tyvärr var lokalen för liten för mötet. Många fick stå.

Till saken. Självklart har nya bosättare inga synpunkter i ett nytt område. De är glada att få en lägenhet. Det gäller exempelvis planerna på bosättning utefter Magelungsvägen mellan Farsta idrottsplats och Fagersjö, samt det planerade bostadsområdet Larsboda. Men i gamla områden som exempelvis i Farsta strand har de boende naturligtvis många synpunkter. Många människor har bott där i många år, och som har valt området av olika anledningar. Här gäller det människor, där känslorna styr.

Den plan som presenterades nu av stadsbyggnadskontoret har många likheter med de planer som hösten 2016 gick på remiss. Även den berörde frågor, som förslag på ny vändplan för buss 181 och nya hus. 4 nya hus på Nordmarksvägen har man senare tagit beslut om. Vi som reagerade sände naturligtvis in protester mot dessa förslag. Speciellt gällde det förslagen med hus, där man tänkte sig bebygga våra grönområden som bl.a. inkräktar på våra skogspartier. Många skrivelser med protester som undertecknades av hyresgästerna från både Bjurö och Marö.

På en direkt fråga i mötet undrade vi om stadsbyggnadskontoret hade tagit hänsyn till våra synpunkter 2016. Svaret var häpnadsväckande! De har inte läst dem! De menade att det var politikernas sak att sända över våra synpunkter, och det har de inte gjort. Istället föreslog de, att vi åter igen skall sända in våra gamla skrivelser från 2016. Allt detta är mycket upprörande och visar ett nonchalant uppträdande. Vad är detta för en utredning? Är det inte planeringsenheten i första hand som borde undersöka vad som inkommit tidigare - innan man börjar planera?

Ännu en gång, planeringsavdelningen måste läsa igenom alla skrivelser från 2016 - annars är ett samråd en parodi och var finns rättssamhället? Ännu en gång, våra två skogspartier utefter Ullerudsbacken med många ståtliga skogsekar och övriga träd är för oss en helig mark och det vilda vill vi bevara! Dessa går inte att

ersätta! I skogen skapas det syre som motverkar koldioxidutsläppen. Arbor Konsult AB har gjort en inventering på kvaliteten på träden i vår skogsbacke på marösidan. Företaget har bedömt att 9 st stora skogsekar bör bevaras. Statsplanekontoret har dessutom inte tagit hänsyn till det skönhetsvärde de representerar. Man får inte "klämma in" hus överallt som skapar otrivsel. Naturen är det viktigaste vi har, som är vårt andningshål! Vi måste ha kvar lite natur som ger oss lycka, och tillhåll även för fåglar och insekter. Man får inte "köra över" människor när det handlar om vår trivsel som är en lisa för själen. Tyvärr känner många människor sig uppgivna.

Vi tycker att det är ett mycket dåligt förslag att flytta vår vändhållplats för buss 181. Vi känner oss illa behandlade och kränkta av detta förslag, som presenterades för oss som bor i området. Det blir en lång och obekväm väg för oss att vi tvingas ta sig till motsatta sidan av Magelungsvägen till den föreslagna platsen. Dessutom måste bussen vända långt bort på Magelungsvägen vid en tänkt rondell. Det är orimligt och väldigt magstarkt att vår gamla busshållplats, som betjänar kanske över 100-200 resenärer per dag, skall flyttas för att ge utrymme till en förskola som kanske betjänar 10-20 barn dagar per dag! Vår hpl har funnits sedan 1960-70-talet och har fungerat bra (på folkpartiets förslag). Förslaget har inte visat hänsyn till att hpl används av många som är pensionärer, även handikappade människor med rollatorer, samt föräldrar med sina barnvagnar. Linjen är mycket frekventerad av dessa på dagtid. Denna hpl är viktig, då vi inte litar på tunnelbanans hissar i Farsta strand och Farsta C som ibland är ur funktion. En flyttning av busshållplatsen skulle vara en avsevärd försämring, både när det gäller gångavstånd och tid, och det gäller för många boende i hela Farsta Strand. Under sommarhalvåret kan man njuta över utsikten, när vi sitter vid vår nuvarande hpl och ser allt det gröna med träd med löv utefter hela Ullerudsbacken, som gör oss glada. För att inte tala om alla blå- och vitsippor, som kommer intill vår hpl.

Vi föreslår att förskolan placeras mot Magelungsvägen för att ge en uteplats för lek från hörnan Magelungsvägen-Ullerudsbacken fram till busshållplatsen, som är en yta ca 40x8 m, inkl. trottoaren på det låglänta området. Detta förslag skulle då inte behöva beröra vår busshållplats. Invid hållplatsen finns två märkliga ekar med eget rotsystem, som är sammanväxta med en gren, ca en meter över marken. Vi tycker vidare att gräsmattan i hörnan Nordmarksvägen/Ullerudsbacken, och framför flaggstången, skulle kunna utnyttjas för butiker, bl.a. som en matvaruaffär, typ ICA eller Hemköp som motvikt till den dyra Konsumaffären som redan finns. Detta med tanke på den ökande befolkningen - men rör inte vår buss-hpl! Dessa ändringar skulle innebära att vi kan ha kvar vår busshållplats och bespara kostnader för en ny!

Till sist hänvisar vi till våra skrivelser från 2016: 21/10, 24/10, 1/11, 3/11 och 14/12 med ca 350 namnunderskrifter. Av någon outgrundlig anledning har skrivelserna 24/10 och 01/11 försvunnit på stadshuset. Trots att vi vände oss till förvaltningsdirektören, har de inte gått att finna. Vi uppmanar därför planeringsenheten söka efter dem och läsa igenom alla som finns! De finns hos registratören på juridiska enheten, stadsledningskontoret.

Politiker, förstör inte vår vackra stadsdel där vi trivs, och sluta med att oroa oss, och ta inte beslut mot folkviljan. Fördela nybyggnationen rättvist till alla områden, och om ni skall förtäta, gör det i områden där ingen bosättning finns! Vi vill inte ha ett "Getto" med sammanpackade hus i vårt område. Vi skall ju ändå leva med er plan! Tänk er själva i vår situation.

PS. Läs intressanta böcker om träd och skog. Peter Wohllebens, "Trädens hemliga liv" och Gunnar Wetterbergs, "Träd".

Protestlista med namn om stadsbyggnadskontorets förslag:
(Originalen finns hos oss av säkerhetskäl). Det är 108 namn.

Nordmarksv 4: PL, BL, HB, RE, JE, AB, MS, VE, AD, NB, BS, TR, GA, LA, RG, NS, MP, LK, AS, SB, NS, EK, MH, JN, AG, LG, AK.

10-22: AP, IS, SG, SK, MB, PB, ZM, EG, KP, BP.

62-76: KÅ, KÅ, AF, LP, LP, KM, FA, AW, TH, TH.

24-38: IA, ZA, RL, HY, LC, GL, DG, BR.

48-60: RR, RM, BÅ, EA, AC, RP, AM, MA, EU, VS, AR, BJ, SK, TK.

42:an: PK, AH, SD, KB, PÖ, SM, H, CM, SN, B.

44:an: GD, MG, MR, OB, GE, IE.

Brunskogsbacken 32-40: BH, AK, MN, GB, AG, A, AN, NK, TM, ES, SM, EG, DH, AS, GM, KN, ES, SS, ZP, SP, KR. Dessa namn har det berörda skogspartiet nedanför sig.

Borgarrådet Anna König/Jerlby

Protest om detaljplan för Bjurö (och Marö), etapp 2.

Vi bifogar vår protest. Hade vi haft mer tid hade vi kunnat fått nästan en 100 % anslutning på våra protestlistor. Många vågar dock inte öppna, och det är också en fråga om ork. Tacksam att få bekräftelse att mailet är mottaget.

Hade vi haft mer tid skulle vi nästan fått 95% anslutning med namn på våra protestlistor. Tyvärr svarar vissa inte när man ringer på. Det är också en fråga om ork.

LE, EE, Glavagatan 43

Förslaget till detaljplan, för samråd, behöver enligt vår mening ändras på flera punkter. Vi anser det vara nödvändigt att Stockholms stad tar fram ett nytt förslag till detaljplan med ett nytt samrådsförfarande.

1 Varför försöka bygga en "stadsgata" som inte kan bli det?

Den planerade stadsgatan blir ingen stadsgata. Farten på vägsträckan blir inte 40 km/timme utan 60. Det blir bebyggelse bara på ena sidan av Magelungsvägen.

De boendes efterfrågan gäller inte en sådan stadsgata. De boende vill främst ha goda bostäder med en bra miljö nära bostadshusen och i omgivningarna.

Frågan om förslag till så kallad "stadsgata" och förslaget till en ny lokalgata nära en del av de nya bostadshusen behandlas mer under punkt 5 vad gäller målet om "stadsgata" och under punkt 6 om ny "lokalgata".

2 Föreslås goda bostäder i en trevlig miljö?

Svaret är nej. Den idag naturliga bullervallen mot Magelungsvägen (berg, jord, växtlighet) tas bort, eller minskas mycket, för att ge plats för bostäder nära vägen. De nya husen ska således fungera som bullerskydd, men mellan husen föreslås mellanrum som inte bebyggs. Alltså kommer buller att tränga in från Magelungsvägen, och nå området söder om de föreslagna nya husen.

Vårt förslag är att staden utreder ett alternativ som innebär att den befintliga naturliga bullervallen bevaras och att nya hus istället placeras söder om vallen närmare Nordmarksvägen. Dessa nya "punkthus" kan eventuellt vara höga hus, kanske 10-15 våningar höga och med bevarad omgivning runt omkring, men vi anser att det i anslutning till varje hus byggs parkeringsutrymme för bilar, förutsatt att det finns betalningsvilja för sådana p-platser. Kanske skulle det översta planet i ett sådant litet parkeringshus, alternativt mark i närområdet, i soligt fritt läge, användas för så kallad "stadsodling", förutsatt att det finns intresse från boende. Vi tror att de boende skulle uppskatta ett sådant sätt att bygga med mer grönt och bättre bullerskydd och dessutom med parkeringsutrymme istället för det drastiska förslaget från staden att parkering ska tvingas ske flera hundra meter västerut. De nya husen ska byggas på

ett sådant sätt att det uppfattas som, och är, en bogemenskap med de nu boende på Nordmarksvägen, inte som i förslaget till detaljplan, att en ny liten separat stadsdel byggs utefter Magelungsvägen.

3 Föreslås goda bostäder i en trevlig miljö i hörnan Magelungsvägen/Ullerudsbacken och på sträckan fram till Nordmarksvägen?

Svaret är nej.

Förslaget till detaljplan innebär en brutal arkitektur med alldeles för hög exploatering av marken med bostäder. Den bergknalle med träd som nu finns i hörnan av Magelungsvägen/Ullerudsbacken skövlas i praktiken, bara ett fåtal träd bevaras. Innergården mellan föreslagna nya hus och det nu befintliga första huset på Nordmarksvägen utformas på ett människofientligt sätt, det liknar något en "rastgård på ett fängelse", innergården kommer inte att ge någon frihetskänsla, bara en känsla av att längta därifrån, till en omgivning med mer luft, mer fri sikt, och fler träd. Det nu befintliga första huset på Nordmarksvägen drabbas hårt av förslaget till detaljplan, det låses in helt av dessa omgivande nya hus. Det är oacceptabel arkitektur.

Vi förslår att stadens utredning inriktas på att en förskola ska kunna byggas på denna sträcka och att bergknallen med träd bevaras i stort sett som den är idag och nyttjas av, bland annat, barnen på förskolan för lek. En ny förskola här skulle då få lika god utemiljö som nu finns på förskolan med läge Nordmarksvägen 122, där finns plats för lek i bergig och trädbeväxt miljö, och det är bra för barnen. Varför ska en förskola på denna plats få sämre lekmiljö än den på Nordmarksvägen 122? En detalj i sammanhanget är att en förskola ska ha stängsel runt sitt område, det är en säkerhetsfråga. Det förefaller som att förslaget till detaljplan förbigår denna viktiga detalj.

4 Synpunkter om naturbevarande som bör beaktas
Rapport 2016:7 "Särskilt skyddsvärda träd i Stockholms län" från länsstyrelsen i Stockholm bygger på en inventering av särskilt skyddsvärda träd i länet. I Stockholms stad finns enligt rapporten 3351 särskilt skyddsvärda träd. Vi förutsätter att innehållet i denna rapport beaktas av staden. Länsstyrelsen har också tagit fram en rapport med titeln
"Länsstyrelsens arbete med att bevara läderbaggen och dess miljö"
publicerad den 14 februari 2019, följande länk:
<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/om-lansstyrelsenstockholm/pressrum/nyheter/nyheter---stockholm/2019-02-14-lansstyrelsensarbete-med-att-bevara-laderbaggen-och-dess-miljo.html>

I Stockholm jobbar Länsstyrelsen i samråd med markägare och

entomologer med att bevara miljöerna för läderbaggen.

Vi förutsätter att även den rapporten beaktas av staden.

5 Angående målet att bygga en ”stadsgata”.

Från ungefär läge vid porten till Glavagatan 31 fram till korsningen mellan Magelungsvägen och Ullerudsbacken går idag ett stängsel i mitten av vägbanan på Magelungsvägen, foto:

Syftet med stängslet är att hindra personer från att ta sig över Magelungsvägen gående eller springande, ty detta är en plats där många personer varje dygn byter färdmedel framförallt mellan pendeltåg – tunnelbana – buss, i sådana situationer har en del personer väldigt bråttom och vill ta ”en genväg”. Stängslet ökar trafiksäkerheten på denna sträcka. Vi tror att detta stängsel kommer att behövas även framåt i tiden. Om bostäder skulle byggas nära Magelungsvägen enligt förslaget till detaljplan så är det ändå vår uppfattning att stängsel med samma funktion kan behövas även på del av sträckan mellan korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken och Mårbackagatan.

6 Angående ”lokalgata” nära nybyggda hus

Den föreslagna lokalgatan framgår av illustrationsplan på sidan 7 i programförslaget ”Magelungsvägen” från Stockholms stad, daterat 2018- 06-25. Den föreslås börja strax öster om korsningen mellan Magelungsvägen och Ullerudsbacken och återansluta till Magelungsvägen några meter före den rondell som föreslås i korsningen mellan Magelungsvägen och Mårbackagatan. Vi föreslår istället att lokalgatan ansluts till Magelungsvägen symmetriskt med Mårbackagatan, det vill säga en anslutning rakt in i rondellen från söder. En sådan anslutning innebär att fordon österifrån, och från Mårbackagatan, kör in på lokalgatan via rondellen.

Kanske kan ett litet parkeringshus för bilar mm anläggas nära rondellen och höghuset för att, förutom att ge själva parkeringsytan, också dämpa trafikbuller från trafiken på Magelungsvägen. Och kanske en sådan dämpning av trafikbuller skulle gynna även fastigheter belägna i söder-och i sydost, till exempel förskolan på Nordmarksvägen 122?

Eventuellt bör lokalgatan förlängas från läget vid rondellen ned till läge Nordmarksvägen 118-122, alltså att fordonstrafik ska kunna ske den vägen från/till Nordmarksvägen. Det bör utredas.

Om vårt förslag strax här ovan inte genomförs innebär det att trafikanter som kommer österifrån på Magelungsvägen kan nå fram till de nya husen med bil genom att göra en ”u-sväng” 180 grader vid trafikljusen i korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken, förutsatt att en sådan u-sväng är – kommer att vara – tillåten och

trafiksäker. Vi anser inte att en sådan trafiklösning med u-sväng är lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

7 Förslag om infartsparkering för bilar

Pendeltågsstationen Farsta Strand har två entréer, en i väster och en i öster, den östra ligger en liten bit västerut från Mårbackagatan.

Vi har inga siffror – statistik, men det är uppenbart att den västra entrén har betydligt fler personer per dygn som passerar. Det hänger samman med att den västra entrén har ett promenad- och cykelstråk som förbinder denna entré med T-baneingång Farsta Strand på Stig Trenters torg samt även med busshållplatser belägna utefter Magelungsvägen och Ullerudsbacken.

Vi föreslår att staden utreder att anlägga en infartsparkering i nära anslutning till Mårbackagatan, nära dess anslutning till Magelungsvägen, se skiss med röd cirkel nedan. Gång- och cykelvägar är flera i detta område och vi tror att dessa kan läggas om och flyttas en aning för att ge plats för både gång och cykling och för en infartsparkering, kanske till och med kombinerat med ett bostadshus eller byggnad för kontor eller liknande. En sådan lösning skulle, eftersom en stor del av pendlarna anländer med bil söderifrån, minska miljöbelastningen på Magelungsvägen mellan Mårbackagatan och Ågesta Broväg och dessutom bidra till ett effektivare och jämnare framtida nyttjande av de båda entréerna till pendeltågsstationen.

Synpunkter på stadens förslag till detaljplan gällande området från hörnan Magelungsvägen/Ullerudsbacken och på sträckan fram till Nordmarksvägen.

Ullerudsbacken är byggd för fordons-, gång- och cykeltrafik. Det framgår också av samrådshandlingarna, exempelvis dokumentet S-Dp 2016-16240-54. Förslaget till detaljplan innebär att Ullerudsbacken på detta avsnitt blir smalare än idag vad avser gatuutrymme för motorfordon och cykel.

Bilar och ganska ofta även stora lastbilar färdas idag in på Farsta Strandplan för att leverera/hämta gods och för persontransporter. När dessa fordon lämnar Farsta Strandplan och då svänger vänster vidare ut mot Magelungsvägen, eller högerut, behövs dagens bredd på Ullerudsbacken för att uppnå tillräckligt hög trafiksäkerhet. Inte minst lastbilstrafiken har detta behov.

Det behövs en lokalgata även på detta avsnitt, inte bara utefter Magelungsvägen. Om nya hus ska byggas måste de därför utformas så att fasaden i västerläge förskjuts åt öster jämfört med förslaget. Vi förutsätter att utrymme för angöring till husen ligger på tomtmark som hyrs av husens ägare.

GH, Farsta strandplan 1

1 Lekplatsen för dagisbarnen i korsningen Ullerudsbacken och Nordmarksvägen är idag mycket fin och trevlig. Soligt och ljust hela dagen, och en bra bit ifrån den biltäta Magelungsvägen.

Med den nya planen ska ett nytt 5-våningshus byggas på denna plats. Barnen blir förpassade till en plats mycket närmare Magelungsvägen, vilket innebär mer giftiga avgaser och hälsoskadliga partiklar. Dessutom hamnar de i mörkret bakom ett 5-våningshus. Vi lever redan i ett land som är kallt och där vi saknar ljus större delen av året. Inte rätt att bygga på denna plats och förstöra för dagisbarnen och beröva små barn deras fina lekplats. Mycket olämplig plats att bygga ett stort hus på. Finns säkert mycket lämpligare platser att sätta ett hus än just på denna plats.

En annan invändning mot detta hus är att den hamnar alldeles för nära befintliga hus. Speciellt nära HSB husen med adress Farsta strandplan. Vilka riktlinjer finns när det gäller avstånd till närmaste hus vid nybyggnation?

Huset ska vara med 5 våningar, men HSB huset mitt emot gatan är bara 4 våningar. Är det enligt gängse regler när man bygger nya hus bland befintliga hus ?

Även åt andra sidan förstörs miljön för redan befintliga hus till hörande Familjebostäder. De har kunnat njuta av sol på balkongen en stor del av året. Det blir slut med detta.

Vilken hänsyn tas till de redan boende, vem för deras talan när man gör en ny detaljplan? Detta förslag förstör för de som redan bor där och trivs. Samtidigt blir också de nya lägenheterna knappast speciellt attraktiva med kraftig insyn från två håll, och med mörker, speciellt lägenheterna lite längre ned.

2 Husen nära Magelungsvägen:

Det är mig obegripligt att man ens kan tänka tanken på att placera nya hus längs med det trafiktäta Magelungsvägen. En väg som i framtiden kommer få ännu mer trafik då hela Farsta växer. Man pratar så mycket hur farligt och skadligt det är att bo nära stora vägar, med giftiga avgaser och hälsoskadliga partiklar. Dessutom berövar man området den lilla grönska som finns och förstör miljön för befintlig boende. Hela närmiljön blir förstörd.

3 Parkering: Det verkar att de som har tagit fram detaljplanen för Bjurö tar väldigt lätt på parkeringsproblematiken. Jag tror det är ett stort misstag. I området gäller redan nu kaos och det är mer eller mindre omöjligt att få en parkeringsplats om man kommer hem sent. Det säger sig självt att om det är problem nu så kommer det bli

omöjligt i framtiden. Människor kommer även i framtiden behöva bil för att ta sig till jobbet, köra barn till skola och dagis, skjutsa till aktiviteter för barn på eftermiddagar och kvällar.

Att hinna med, att räkna till som människa och inte riskera gå in i väggen kommer även i framtiden vara ett stort problem. Tempot lär inte gå ned i samhället i framtiden. Bilarna kommer att behövas framöver, men i framtiden kommer de vara eldrivna. Det kommer inte att vara ett attraktivt boende för barnfamiljer vilket inte är bra för området.

Det ska byggas ett nytt sjukhus, och som nu planerat en massa nya bostadshus runt Ullerudsbacken, Nordmarksvägen och Farsta strandplan. Den lilla parkeringsplatsen framför COOP kommer då att vara upptagen hela tiden. Inte så kul för COOP som inte kommer kunna ta emot kunder med bil. De som behöver parkera där tillfälligt har ingen plats heller. Sjukhusbesökare kommer inte heller ha någonstans att parkera. Många hämtar upp folk från pendeltåg och tunnelbana på eftermiddagen. Blir en kaosartad situation då.

4 I en klimatsmart stadsdel är det viktigt att det finns gröna ytor för de boende.

Att bygga bort den lilla grönska som finns är inte ett steg i rätt riktning om man ska diskutera klimatsmart byggande. I byggandet av Bjurö så försvinner det mesta av grönskan till förmån för hus och asfalt. De arkitekter som en gång i tiden skapade detta bostadsområde för att de boende skulle trivas i ljus och grön miljö har gjort ett bra jobb. Det som händer nu är ju att allt detta förstörs för att några som inte bor i området har bestämt att så ska det bli. Jag kan heller inte se att de lägenheter som planeras bygga blir speciellt attraktiva. Trångt mellan husen, mörkt och stor insyn från grannarna.

Farsta går inne att jämföra med innerstan, där man ju har nära till allt, restauranger, fik, teatrar, bio och affärer. Farsta är en förort och kommer så förbli.

5 Sammanfattningsvis: Nyproduktionen av hus enligt Bjurö har mycket som gör att det är en mycket dålig idé.

Att flytta en fin och ljus lekplats till en kall och mörk plats bakom ett 5-våningshus. Att låta barnen hamna nära Magelungsvägen med sina giftiga avgaser och hälsofarliga partiklar.

Att bygga bort den lilla grönskan som finns idag är också att förstöra närmiljön för de boende är inte ett klimatsmart sätt att bygga.

Att ignorera ett framtida parkeringskaos, minskar kraftigt också attraktiviteten speciellt för barnfamiljer.

Att bygga så trångt och tätt mellan husen och ta bort den grönska som finns, förstör hela bostadsområdet. Resultatet blir i slutändan en oattraktiv stadsdel, vilket jag antar inte var meningen med detaljplanen.

Man kan inte bara bygga sönder stadsdelar. Visst, vi behöver nya bostäder i framtiden, men dessa platser ska väljas med omsorg. I Farsta har byggts nya hus i Larsboda vilket från början var en gammal grusplan för fotboll som inte användes. Det kan väl antas vara ett OK val av plats. Sen ska det byggas på Telias gamla områden, och där finns ju redan hus det är vill inget att säga om. Men att trycka in en massa hus i Farsta strand som föreslås är ett mycket dåligt val av plats. Och hänvisa att vi ska förtäta som att det finns något positivt i det. Det är det inte. Det är att förstöra ett idag trevligt bostadsområde.

MT, Nordmarksvägen 11

1. Husen höjd

Höjden över marknivån på de planerade husen (Bjurö 2) ska inte vara högre än på befintliga hus på Nordmarksvägen 1-25.

2. Ny Berlinmur

Våra hus på Nordmarksvägen kommer att omringas och stängas in på ett sätt som starkt påminner om en fängelsegård. Om Bjurö 1 och 2 genomförs enligt det nuvarande förslaget kommer vi att befinna oss inom någon slags mur, inte helt olik Berlinmuren.

3. Husens utformning

Husen efter Magelungsvägen och Ullerudsbacken står alldeles för kompakt och för nära intill varandra även sett från en vinkel utefter Nordmarksvägen. Det bör finnas ett större avstånd mellan hus som är planerade efter Ullerudsbacken så att det kan anläggas en gångväg till Farsta Strandplan som man kan ta mellan dessa byggnader.

4. Tomtgräns för Bostadsrättsförening och segregation

I bygglovet för det nya byggs komplexet ska det specifikt anges att det inte får uppföras någon typ av nätstaket eller galler staket runt tomtmarken. Om det sätts upp får vi definitivt en stark känsla av att vi verkligen bor på ett fängelse område eller något skyddsobjekt här på Nordmarksvägen. Som ett exempel på hur detta gjorts tidigare kan vi bara hänvisa till gallerstaket runt tomtmarken på Farsta Strandplan. Eftersom de andra Bostadsrättsföreningarna vid Farsta Strandplan fått anlägga gallerstaket så är det sannolikt att även vi kommer att få det. Om den nya Bostadsrättsföreningen kommer att sätta upp nät- och galler staket runt sin tomtmark lär det bidra till en mycket tydlig atmosfär av segregation på Nordmarksvägen. De som bor i hyresrätter kommer att isoleras från dem som bor i

bostadsrätter. Detta är en mycket allvarlig och obehaglig utveckling i det svenska samhället i stort. Det blir skillnad på folk som bor som grannar. Det skapar gränser och obehag.

5. Trafiksäkerhet

En mycket försämrad trafiksäkerhet verkar trolig för alla som bor på Nordmarksvägen och använder den närmaste gång- och cykelvägen till pendeltågsstationen. Enligt förslaget från Stadsbyggnadskontoret skall tunneln som nu finns under Magelungsvägen tas bort och ersättas med ett övergångsställe över Magelungsvägen. Det kommer att göra det svårare och tom farligare för folk att ta sig över. Otroligt dåligt att ett sådant förslag kan komma från Stadsbyggnadskontoret nu när det annars görs allt för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i Sverige.

6. Parkering, inbördeskrig

Visst åker många kollektivt i dag men det är fortfarande fullt lagligt att äga ett motorfordon, - man måste ofta ha det p.g.a. familjeskäl. Antalet motorfordon ökar hela tiden enligt statistiken. När husen byggs så kommer inte alla att ha möjlighet att hyra en tillhörande parkeringsplats. Folk som bor på Nordmarksvägen har redan idag stora svårigheter att parkera på gatorna runtomkring. När Bjurö kommer att vara klara med ca 400-500 nya lägenheter kommer alla som inte kan hyra en parkeringsplats att försöka parkera i närheten. De kommer då att konkurrera med dem som redan bor här och öka pressen på platserna ofantligt. Man förutser nästan ett sorts "inbördeskrig" för att få en parkering

7. Byggtid

Det kommer att bli en omänsklig lång byggtid för att färdigställa de nya objekten. Med alla tänkbara fysiska och psykiska påfrestningar för oss grannar till bygget. Och det tar även fler år om de 2 byggprojekten genomförs ett efter varandra. Det bör vara minst 3-5 byggnadsfria år mellan Bjurö 1 och Bjurö 2 så att folk kan återhämta sig och få lite ro o frisk luft.

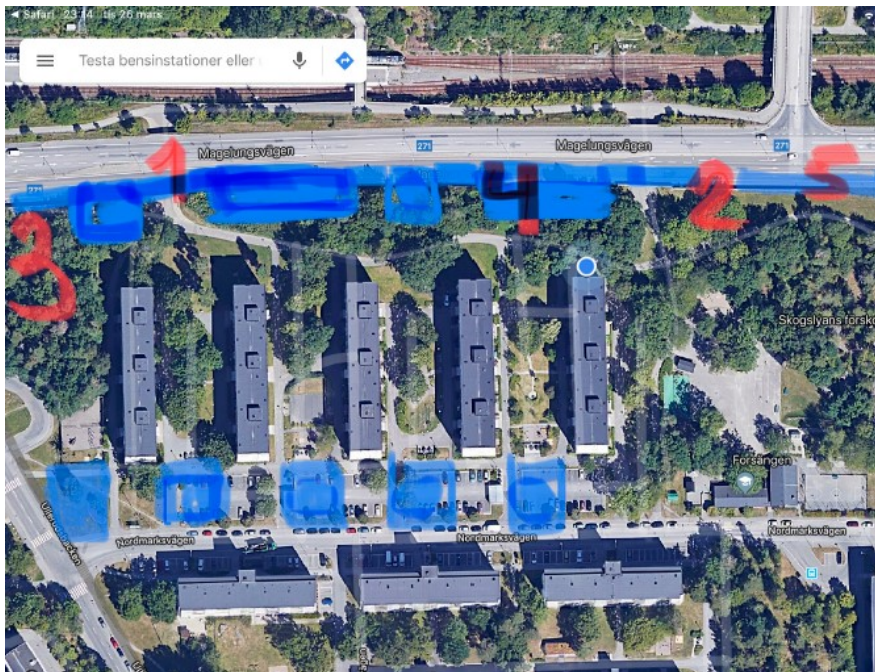
8. Vård

Är några utökade vårdinrättningar planerade i Farsta? Enligt vad som har presenterats av Stadsbyggnadskontoret är det inte fallet. Förslaget verkar sakna uppgifter om hur möjligheterna att få tillgång till läkare och övriga vårdtjänster kan utökas. Dessa stora hus innebär många nya boende och därför en väsentligt större belastning på de befintliga tjänsterna.

ÅK, Nordmarksvägen 29

Jag tycker om er idé om att skydda oss i Bjurö från buller som kommer från Magelungsvägen. En bra tanke!

Jag vill inte fördjupa mig i de hälsoproblem som er plan kan innebära både för oss och de som ev flyttar in i de nya bostäderna. Utan kort och koncist i punktform och enligt siffrorna på bilden:



1. Tunneln/övergången bör finnas kvar. Säkerhet i trafiken är viktigast. Tänk på barn och ungdomar. Att ersätta den med en vanlig övergångsställe med trafikljus leder dessutom till ökade avgaser och bilköer. Vägen enligt era planer blir smalare och två filer tas bort.
2. På slutningen där växer underbara ekar i grupper. Låt bli den delen. Punkthus där passar inte varken estetiskt eller som bullerskydd.
3. Kullen som ger oss stor glädje och som ögat vilar på när man är på väg mot T banan eller pendeln planeras att ersättas med Berlinmuren ... Mura in oss från denna sida är omänskligt. Omringade på nära håll av klumpiga stora hus.
4. Kombinera något bredare hus med mindre är att föredra. Bygg även bullerskydd mellan husen, ex. liknande som finns vid Älvsjöstation i de nya kvarteren som vetter mot spåren. Blir luftigare så. Återigen är det bra utifrån Trafiksäkerhetens synpunkt. Barn råkar inte springa ut på den trafikerade vägen mellan husen.
5. Förläng bullerskydd mot villaområdet.

NG, EV, Nordmarksvägen 17 och EG, Nordmarksvägen 22
Lämnar här mina synpunkter på detaljplanen. (Skrivet i jag-form men undertecknat av tre personer).

Positivt

Att det byggs i Farsta strand! Det behövs mer liv och rörelse här i Farsta strand. Tyvärr är stadsdelen mycket av en sovstad, att det tillkommer fler bostäder och därmed fler invånare hoppas jag kan bryta detta! Fler grannar är verkligen något jag välkomnar då det kan vara början på något mycket positivt för Farsta strand!

Att Magelungsvägen ska få stadsliknande karaktär med planterade träd, cykelbanor och gångstråk!

Att den smalnas av och att man istället för att använda tunneln för att korsa den får övervakade övergångsställen. Detta ser jag som mycket positivt då Magelungsvägen är en dominerande del av Farsta strand och styckar upp stadsdelen i två delar som inte alls blir sammanhängande på ett dynamiskt sätt. Många gånger måste man ta en omväg för att ta sig till någon av tunnarna, när man egentligen med fler övergångsställen lätt och snabbt skulle kunna ta sig över till andra sidan och de två sidorna av vägen skulle kunna harmoniera mer med varann och bli mer av en enhet och något trevligt dessutom. Kör du bil och kommer till Magelungsvägen så förstår du knappt att du har kommit till Farsta strand för det finns inget välkomnande, ingen ingång till denna del av Farsta. Farsta strand pågår inklämt i skuggan av denna tråkiga landsväg.

Önskemål/synpunkter

I informationen som skickades stod det att "ett par" lokaler kommer kunna användas till service. Vi är verkligen i behov av samhällsservice här i Farsta strand. Vi behöver ett apotek, en bankomat, ett fik, föreningslokaler bara för att ge några exempel. Är man sjuk eller gammal orkar man inte ta sig till Farsta C för att hämta ut sin medicin. Jag vet att det inte är ni som bestämmer vilka det är som tillslut skall hyra in sig men jag hoppas ni i alla fall kan upprätta fler än två lokaler för det behövs verkligen och vi skulle tex. behöva en matbutik som konkurrerar med den väldigt dyra Coop-butiken. Det är en död stadsdel vi pratar om som behöver mer liv i områdena och bättre samhällsservice!

Husen som skall byggas ser ut att vara inspirerade av murar. På de mer detaljerade bilderna ser de väldigt fina ut men på flygfotona ser de ut att vara så mycket större än befintliga hus på Nordmarksv. De skapar som en borg runt Nordmarksv. och jag hoppas detta är något som kan revideras något - skapa lite mer luft utan att det resulterar i färre bostäder. Jag hade önskat att etapp 2 skulle vara lite mer lik etapp 1, att man bygger punkthus (gärna höga sådana) i "mellanrummen" mellan Nordmarksvägshusens gavlar, så att de matchar med etapp 1 och att ett punkthus på Nordmarksv. får ett motsvarande "mittemot" sig men längs Magelungsvägen. Även i korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken, där man planerar den där vinkeln, hade jag hellre sett ett högt punkthus. På flygfotot ser husen väldigt höga ut - jag har inget emot höghus men just när det är denna mur-liknande arkitektur som omgärdar

området som en borg ser det inte jättekul ut att de verkar vara så mycket högre än de 5-6 våningshus som finns på Nordmarksvägen.

Ni bör ha i åtanke att nästan alla som bor på den del av Nordmarksvägen som ligger närmst Magelungsvägen ofta promenerar till tunnelbanan på de högra gavlarnas sida (sett som att man har Trångsund i ryggen) och sedan korsar den där lilla dungen, där en förskola ser ut att planeras, för att sedan korsa Ullerudsbacken och ta sig över till Farsta strandplan och tunnelbanan. Går dessa gångvägar att ha kvar via portaler i de nya husen tex.?

JJ, Nordmarksvägen 1

Jag kontaktar er ang mina tankar kring bygget av bostäder i Farsta strand. Själv bor jag på Nordmarksvägen 1, 3 Tr. Jag vill inte att Farsta strand ska byggas sönder. Vi har idag fin natur runt omkring oss gångvägar till fsk och skolor där vi slipper bilvägarna. Fyra höghus är redan klubbade och klara på våra parkeringar som vi blir av med. Vi ser fram emot vart vi ska ha bilen kanske i källaren eller i fickan? Redan idag finns inga parkeringar till våra gäster. När vi fick information om ytterligare planerade bostäder var det droppen i havet. Nu gäller det att kunna spara pengar så vi kan flytta härifrån. Efter att ha pratat med grannar så är min känsla att dom som kan flytta flyttar, kvar blir dom som inte har möjligheten. Vi ökar alltså segregationen ännu mera. Med de nya bostadsplanerna kommer våra lägenheter och gårdarna blir mörka och tråkiga. Vart man än är i lgh och gården kommer inte solen fram.!

Jag har två barn i fsk och skolåldern vart ska dom leka under byggprocessen? Det kommer vara byggtrafik här i ett antal År framöver. Hörde någon som sa att ett hus beräknas ta 2 år. Mina barn kommer vara tonåringar när detta är klart. Jag och min familj vill inte bo i ett byggkaos 10-15 år framöver.

Vi vill se ljus när vi tittar ut från lgh eller leker på gården.

Vi vill kunna leka utan att riskera något i byggtrafiken.

Vi vill inte bo i ett byggnadsprojekt.

Jag håller tummarna att ni tänker om när det gäller dessa hus.

Övriga, ej sakägare

NH, Brunskogsbacken 104

Jag är helt emot dessa byggnadsplaner. Tycker de är mer eller mindre osannolika och skulle helt förstöra boendet för en massa människor i området. Här har i Farsta Strand har under senare år skett en enorm utbyggnad, som skett på bekostnad av natur och trivsel. Vet inte vems ärenden stadsbyggnadskontoret numera går men inte är det invånarnas i Farsta Strand! För min egen del

tycker jag ni skulle ställas under förmyndare, så illa tycker jag ni sköter er i hela Stockholm.

LB, GB, Glavagatan 13

Vi anser att det blir för mycket folk på så litet område. Påverkan kommunikationer, affärer, sjukvården. Bygg bort den tunga trafiken! Var finns plats för alla bilar? Vistelse utomhus för alla barn?

LZ, Ullerudsbacken 54

Det behövs bostäder i Stockholm och det behöver byggas. Allt eftersom landsbygden dör ut desto fler ungdomar drar sig till Stockholm och ju fler bostäder behövs det där. Och då verkar alla politiker överens om att det skall byggas mer. Men nu har det börjat gå över styr då allt annat får slå tillbaka för bostadsbyggande. Man behöver väl inte vara särskilt intelligent för att förstå att ju fler invånare som flyttar in i ett område ju fler förskolor, skolor och parkeringsplatser behövs. Jag tror inte att folk gör sig av med sina bilar för man tar bort alla parkeringsplatser. Snarare kanske folk drar sig för att flytta hit då de inte har någon plats att ställa bilen. En annan viktig sak är att förtätningar är skadligt för miljön och att ta bort alla grönområden är inte bra för vår hälsa. För att inte tala om vad våra barn gillar att leka i skog och natur.

Angående Magelungsvägen så vill man tydligen att det skall ha karaktären av stadsgata. Varför då kan man undra. Bor man i en förort som Farsta strand med sjöar och vacker natur vill man väl bo så, annars kan man väl lika gärna bo i stan. Förhoppningsvis så länge det finns några grönområden kvar.

Med detta som bakgrund bör man dra ner på byggplanerna och spara några grönområden. Samt att inte bygga på 81-ans vändplan. Där bör man istället ha parkeringsplatser som kompensation till invånarna på Nordmarksvägen som blev snuvade på garage under jord. Om jag fattat det rätt så är det ganska långt till det parkeringshus som planeras. Och börja med parkeringsplatser och parkeringshus så de får någonstans att ställa sina bilar under tiden man bygger bostäderna. På övriga gator i Farsta strand är det redan idag överfullt. Dessutom kommer det ju under byggtiden finnas lastbilar, kranbilar och ev. byggarbeters bilar samt att bussarna bör komma fram. Och jag vädjar, spar dungen bredvid 81-ans vändplan så det finns lite grönt kvar till barn och fåglar!

Vid samrådsmöte i Farsta strand den 5 mars fick vi höra att det vid planering av nybyggnation blev alltför mycket motstånd från de boende omkring. Jag uppfattade det som man tyckte att vi var riktiga gnällspikar. Jag kan i så fall ställa mig till en av dessa. Men tänk efter! Vi som bor i området och kanske bott i många år. Borde inte vi känna området bäst? Och vi gnäller väl inte för gnällandet

skull? Tänk efter och lyssna på oss. Vi kanske ändå har en del bra idéer som ni kan ta till er. Annars är det väl meningslöst att be om medborgarnas åsikter och ha samrådsmöten.

Så återigen, bygg gärna men spar 81-n's vändplan och dungen bredvid. Och glöm inte förskolor och skolor.

EE, AE, Nordmarksvägen 118

Längst ned på Nordmarksvägen finns ett villaområde och en kommunal förskola som vi fastighetsägare i villaområdet under många års tid försökt, via Trafikkontoret, få ett bullerdämpande skydd för all biltrafik på Magelungsvägen. Men vi har under all den tid, från 2006 t o m nu 2019 inte fått något gehör för det.

Med tanke på att det byggts ett stort antal lägenheter i närbeläget område, Farsta Dal och utmed Ågesta Broväg har biltrafiken ökat markant vilket innebär en ännu högre trafikbelastning på Magelungsvägen vid våra fastigheter och den kommunala förskolan.

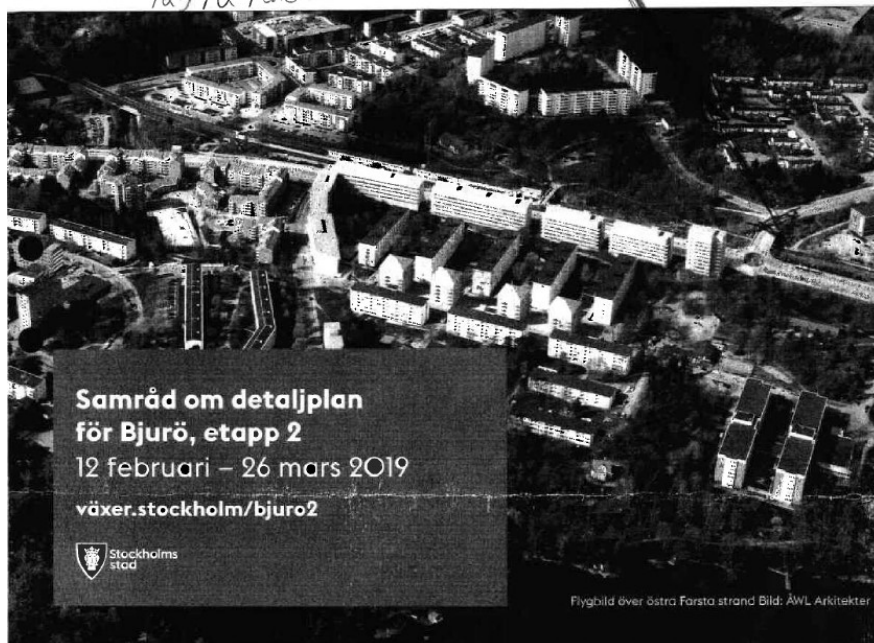
Vid byggnation av Stieg Trenters Torg i Farsta Strand byggdes ett bullerstaket mot Magelungsvägen med start parallellt med Nordmarksvägen och slutade innan förskolan. Den värst utsatta delen för buller, förskola och villaområdets början utmed Magelungsvägen blev lämnad utan åtgärd. Som detaljplanen nu ser ut kommer bullerplanket behöva rivas och den nedersta och värsta utsatta delen för trafikbuller kommer kvarstå.

Om nu förslag till detaljplan på nybyggnation för Bjurö, etapp två i Farsta Strand kommer att genomföras, vill vi veta vad ni kommer att göra åt den höga bullernivå som vi fastighetsägare stridit för i många år och den utökade biltrafik och bostadsförtätning kommer att åstadkomma på Magelungsvägen?

Vi förutsätter att ni vidtar åtgärder till minskad bullernivå på Magelungsvägen om detaljplanen går igenom för nybyggnation av flerbostadshus utmed samma väg. Vi emotser information angående förbättringar av det mest bullerutsatta området.

Efter mångåriga påpekanden angående den höga bullernivån enligt gulmarkerat område i bifogat foto, undrar vi boende i början av villaområdet hur ni tänker förfara med bullerdämpande åtgärder med tanke på detaljplanen. Vi förutsätter att bullerdämpande åtgärder vidtages då vi är extra utsatta genom höjdlägets förhållande till Magelungsvägen. Vid byggandet av bullerplanket som nu måste rivas, blir även den gulmarkerade sträckan åsidosatt. Vi förutsätter att det inte återupprepas!

Diarienummer 2016-16240
Anders Eklund/Eila Eklund-Ståhl
Nordmarksv. 118
123 72 Farsta



PB, Ullerudsbacken 70

Tycker att det blir en alldeles för stor förtätning. De planerade husen blir som en mur kring den befintliga bebyggelsen.

Flerbostadshusen vid Magelungsvägen tycker jag ser ok ut om man lämnar större mellanrum mellan fastigheterna.

Flerbostadshusen som FB planerar att bygga vid Ullerudsbacken dvs. norra huset inom delområde B se samrådshandling sid 32. Den bebyggelsen ser grotesk och ogästvänlig ut påminner om ett mini Huddinge Sjukhus eller en Riksbank, det är en alldeles för stor fastighet. Där vill jag att bergsknallen med sina ekar och tallar bevaras. Man glömmer ofta bort djurens viloplatser såsom fåglar med sin fågelsång mm det är så givande för det stressade människa i vardagslivet. Jag tycker inte om att man bygger stängda innergårdar utan öppenhet från gatan sett det blir bara en kall känsla av betong samt en vi och dom känsla.

Jag vill också att man bevarar Ullerudsbackens slänt där den vackra boken står. Alla tunnlarna till pendeltågen bör bli kvar. Dessa används flitigt.

KH, okänd adress

Området kring Nordmarksvägen förtätas mycket kraftigt sammantaget, om man inkluderar de andra projekt som är aktuella

som exempelvis de fyra punkthusen utefter Nordmarksvägens ojämna sida. När man också bygger utefter Magelungen blir bebyggelsen tät.

Jag inriktar mig på hörnan Ullerudsbacken/Magelungsvägen där ett mycket bastant vinkelhus finns i planen. På denna plats finns en bergskulle med gamla, värdefulla ekar och tallar. En ursprungsplats i miljön. I dagens vetenskap om vikten av syresättning i klimatkrisens spår är det en överloppsgärning att inkräkta på denna dunge. Stadsbyggnadskontoret borde istället se dungen som den resurs den är. Området kommer att bli oerhört tätt och högt byggt och därför bör denna trädkulle sparas. Här finns värden som insekter och fåglar, platsen är en mellanlandningsplats för dessa samt en värdekärna för spridningssamband för bl.a. tall och ek. Även mentalt och upplevelsemässigt blir trädkullen nu ännu viktigare i och med den kraftiga förtätningen runt omkring.

Bilismen kommer kanske minska i framtiden, men detta än endast en målsättning. Fordonen kommer fortsatt att vara av samma mängd längs Magelungsvägen och detta är ytterligare ett skäl att bevara dungen som koldioxiduppfångare och vatten-uppsamlare vid kraftiga regn.

Petter Lindencrona
planchef

Anna Olmårs
stadsplanerare