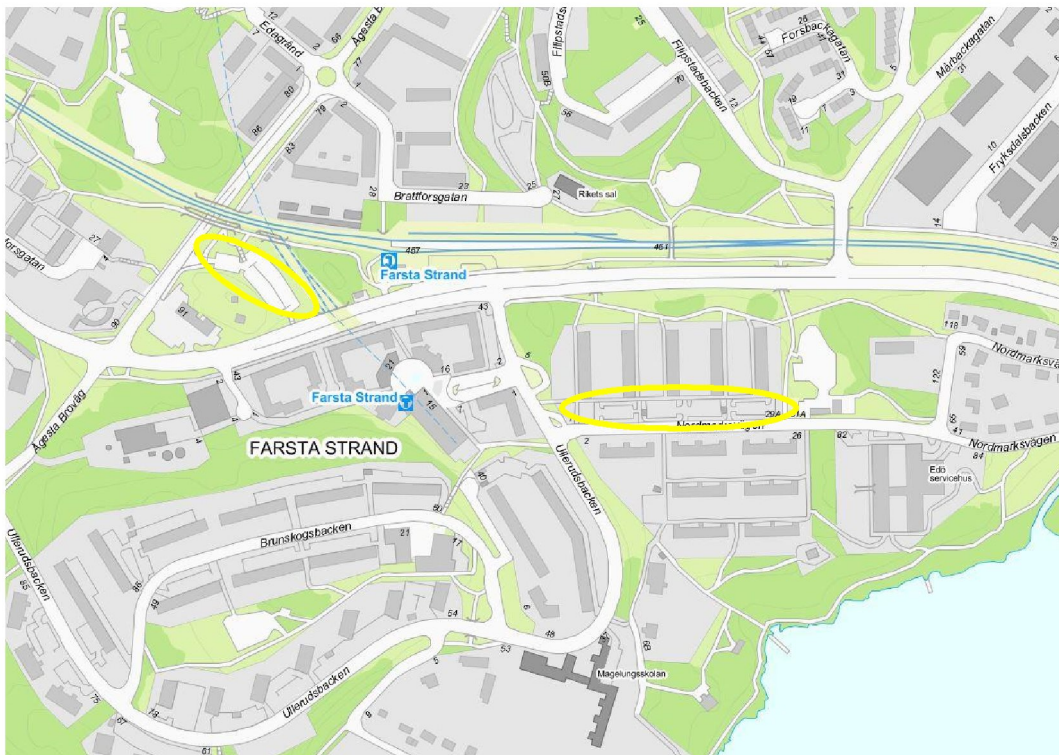




Planbeskrivning Detaljplan för del av fastigheterna Bjurö 1 och Farsta 2:1 i stadsdelen Farsta strand, S-Dp 2016-16239



Planområdets läge är markerat med gula ringar

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

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

Bostäderna föreslås uppföras som fyra punkthus med sex våningar, vilket samspelar med våningsantalet på intilliggande skivhus. De föreslås placeras på rad längs med Nordmarksvägen, på befintlig markparkering. Husen placeras nära gatan för största möjliga distans till befintliga hus, vilket gör att det skapas diagonala siktlinjer in mot de befintliga gårdarna och en känsla av luftighet i planstrukturen behålls. Under punkthusen föreslås ett underjordiskt garage som delvis ersätter de parkeringsplatser som tas i anspråk av nya bostadshus. Gårdar skapas mellan de nya husen. Markparkering föreslås på vardera sidan om den nya bebyggelsen. Detaljplanen medger även nya miljöhus.

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

Parkeringshuset föreslås för att tillgodose tillkommande bostäders parkeringsbehov samt möjliggör nya bostäder då det underlättar byggandet på fastigheter av begränsad storlek. Det föreslås på platsen för en befintlig infartsparkering cirka 350 meter från planerade bostäder och att byggas så att infartsparkering fortfarande är möjlig i marknivå, samt ha två ovanliggande våningar. För att i framtiden möjliggöra för andra användningar föreslås att detaljplanen även medger handel och idrott i den del som ligger utanför rekommenderat riskavstånd från Nynäsbanan.

Miljöbedömning

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

Tidplan

Samråd	15 december 2016 - 29 januari 2017
Granskning	april 2017
Antagande	juni 2017

Innehåll

Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata.....	5
Tidigare ställningstaganden.....	6
Förutsättningar.....	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden.....	10
Hydrologiska förhållanden	10
Dagvatten	11
Befintlig bebyggelse.....	12
Stadsbild	12
Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse	12
Offentlig och kommersiell service	13
Gator och trafik	13
Störningar och risker.....	14
Planförslag.....	15
Ny bebyggelse	15
Gator och trafik	21
Teknisk försörjning.....	22
Gestaltungsprinciper	24
Konsekvenser.....	30
Behovsbedömning	30
Naturmiljö.....	30
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	30
Stadsbild och kulturhistoriskt värdefull miljö.....	30
Störningar och risker.....	31
Ljusförhållanden	32
Barnkonsekvenser	37
Tidplan	37
Genomförande.....	37
Organisatoriska frågor	37
Verkan på befintliga detaljplaner	38
Fastighetsrättsliga frågor	38
Ekonomiska frågor	39
Tekniska frågor	39
Genomförandetid	40

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning* (Bjerking, 2016)
- *Utredning av trafikbuller* (Structor, 2016)
- *Trädinventering och okulär besiktning* (Arbor konsult, 2016)
- *Naturvärdesutredning* (Ekologigruppen, 2016)
- *Trädinventering infartsparkering* (Trädmästarna, 2016)

Övrigt underlag

Övrigt underlag som använts under detaljplanens framtagande är

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

Medverkande

Planen är framtagen av Anna Olmårs, stadsplanerare, och Lina Hallberg, kartingenjör, på stadsbyggnadskontoret. Från exploateringskontoret har deltagit Therese Ericsson och Kamilla Karlsson, projektledare, Inger Åberg, landskapsarkitekt, Robin Billsjö, trafikingenjör, och Alexandra Hallberg och Olle Berglund, byggprojektledare. Ragnhild Fahleryd har ansvarat för de fastighetsrättsliga beskrivningarna. Kjerstin Skoglund och Fredrik Söderholm har medverkat från Familjebostäder respektive Stockholm Parkering.

Planens syfte och huvuddrag

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

Bostäderna föreslås uppföras som fyra punkthus med sex våningar, vilket i våningsantal samspejar med befintliga skivhus norr och söder om punkthusen. De föreslås placeras på rad längs med Nordmarksvägen på befintlig markparkering. Husen placeras nära gatan för att skapa största möjliga distans till befintliga hus i norr, vilket gör att det skapas diagonala siktlinjer in mot de befintliga gårdarna och hjälper till att behålla känslan av luftighet i områdets planstruktur. Hänsyn i placeringen har även tagits

till två bevarandevärda träd. Under punkthusen föreslås ett underjordiskt parkeringsgarage med cirka 70-90 bilplatser för att delvis ersätta de parkeringsplatser som tas i anspråk av nya bostadshus. Bostadsgårdar skapas mellan de nya husen. Markparkering föreslås på vardera sidan om den nya bebyggelsen. Detaljplanen medger även nya miljöhus.

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

Parkeringshuset föreslås för att tillgodose tillkommande bostäders parkeringsbehov samt möjliggör nya bostäder då det underlättar byggandet på tomter av begränsad storlek. Det föreslås på platsen för en befintlig infartsparkering lokaliserad cirka 350 meter från planerade bostäder och att byggas så att infartsparkering fortfarande är möjlig i marknivå. Ovanliggande våningar föreslås vara två till antalet. Infart för bilar föreslås från Ågesta broväg och entréer för gående från Magelungsvägen samt den gång- och cykelväg som är närmsta gångväg mellan parkering och pendeltågsstation. För att i framtiden möjliggöra för andra användningar föreslås att detaljplanen även medger handel och idrott i den del som ligger utanför rekommenderat riskavstånd från Nynäsbanan. Hänsyn har tagits till en bevarandevärd ek i parkeringshusets placering och utformning.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

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

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



Karta med planområdet markerat med svart linje

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Översiktsplanen för Stockholm har pekat ut Farsta som en av flera tyngdpunkter i Stockholms stad. I tyngdpunkterna ska täta och innehållsrika stadsdelar i ytterstaden utvecklas.

Det finns ett stort behov av fler bostäder och en stor del av utvecklingen behöver ske genom kompletteringar inom befintlig bebyggelse. Kompletteringar i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras och marken nyttjas så effektivt som möjligt. Ny bebyggelse ska infogas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan. I planeringen ska tydliggöras konsekvenser av kompletteringar och förtätning.

Byggnadsordningen

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

Program

Området ingår i program för Tyngdpunkt Farsta. Där står att läsa att utgångspunkten för mindre kompletteringar i befintliga bebyggelsegrupper är att inordna dessa i befintlig struktur efter det planmönster som finns i området. Programmet anger att utvecklingen i Farsta så långt som möjligt ska skapa en blandad stadsbebyggelse där en flexibel användning av bottenvåningarna möjliggörs. Ambitionen är att tillföra värden som stadsliv, orienterbarhet och trygga stråk, samtidigt som Farstas kvalitéer värnas och omkringliggande områden till stor del bevaras. En avvägning mellan olika intressen - till exempel naturvärden och rekreationsvärden - behöver göras inom varje delprojekt för att uppnå en god helhet och en långsiktigt hållbar utveckling.

Detaljplan

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

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

Riksintresse

Nynäsbanan som sträcker sig cirka 30-40 meter från planområdet är av riksintresse för kommunikationer.

Markanvisning

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

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

Stockholmshusen

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

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

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Marken inom föreslaget område för bostäder består främst av hårdgjorda markparkeringar omgivna av klippta gräsytor samt några träd. Naturen på bostadsgårdarna intill består av mindre grönytor med bevarad naturmark.



Befintlig markparkering för bostäder på fastigheten Bjurö 1 skymtas i bild tillsammans med gräsytor och ett träd. Vy från en bostadsgård mot Nordmarksvägen. I bakgrunden syns bostadshus söder om gatan. Till höger i förgrunden syns ett av skivhusen på Bjurö 1.

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



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

Naturvärden

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



Bevarandevärda träd intill befintlig markparkering i kvarteret Bjurö är markerade med orange.

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



Orange markering visar läge för bevarandevärd ek intill befintlig infartsparkering.

Rekreation

Farsta strand är en grön stadsdel med friytor, varierad topografi och närhet till vattnet. Ett skogsparti ned mot ett promenadstråk längs Magelungens strand används som lek- och rekreativmiljö.

Nära planområdet finns två lekplatser på kvartersmark samt ett flertal mindre lekplatser på bostadsgårdarna. Intill ligger Forsängens parklek som är en stor tillgång för hela Farsta. Parken är bemannad 9.00-21.30 och det finns både organiserad lek, olika verkstäder och bevarad naturmark för lek. Där finns även en öppen förskola samt ungdomsgård.

Geotekniska förhållanden

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

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Enligt skyfallskartering finns risk för översvämning vid ett 100-årsregn inom den östra delen av den yta som föreslås rymma Stockholmshusen.



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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Magelungen (SE657041-163174). Enligt VISS oktober 2016 har Magelungen måttlig ekologisk status och ej god kemisk ytvattenstatus. Miljö kvalitetsnormer som ska uppnås för Magelungen är god ekologisk potential 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Dagvatten

De geologiska förutsättningarna för platsen där Stockholmshuset planeras innebär att endast mindre volymer dagvatten kan infiltreras lokalt. Tillrinningen till planområdet är mycket liten då befintliga dagvattenledningar, brunnar och diken samlar upp och leder bort tillrinnande dagvatten innan det når området.

Regnvatten som faller inom befintligt bostadsområde, norr om planområdet, avleds till dagvattenbrunnar. Norr och väster om området finns mindre höjder och regnvatten bedöms, i liten omfattning, tillrinna mot bostadsområdet. Avrinning från planområdet sker söderut mot Nordmarksvägen vilken är försedd med dagvattenbrunnar. Dagvatten som uppkommer inom planområdet leds till befintliga dagvattenledningar förlagda i Nordmarksvägen. Dagvatten från befintligt område leds till dagvattennätet via dagvattenbrunnar förlagda inom kvartersmark. Utflödet av dagvatten från planområdet är 69 l/s.

Dagvattenförhållandena för området där parkeringshus föreslås har inte utretts ännu, utan ska utredas i nästa planskede.

Befintlig bebyggelse

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



Nordmarksvägen sedd från väster med markparkering och skivhus i bakgrunden.

Stadsbild

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

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Bebyggelsen inom kvarteret Bjurö är gulklassificerad, vilket innebär att den är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Inom kvarteret Marö, söder om Nordmarksvägen, är bebyggelsen grönklassificerad, vilket innebär att den är särskilt värdefull

från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Även den villa som ligger intill infartsparkeringen är grönklassificerad.

Offentlig och kommersiell service

I närområdet finns flera förskolor och familjedaghem. Farsta strandskolan med klasser från förskola till årskurs fem ligger cirka 150 meter från de planerade bostäderna. Magelungsskolan, som har klasser från förskola till årskurs sex, ligger på cirka 250 meters avstånd.

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

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

I parkstråket mellan bebyggelsen på fastigheten Bjurö 1 och Magelungsvägen löper en gång- och cykelväg som också utgör ett regionalt stråk för cykelpendling. Gång- och cykelbanor finns också längs med Magelungsvägen och Ågesta broväg i anslutning till föreslaget parkeringshus.

Kollektivtrafik

Till Farsta strand går både tunnelbana och pendeltåg. Båda stationerna ligger inom några hundra meters promenad från de två delarna av planområdet. Intill Ullerudsbacken, nära kvarteret Bjurö, finns en busshållplats med vänd- och reglerzon för bussar.

Biltrafik

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

Gatunät

Den del av planområdet där bostäder föreslås angränsar till Nordmarksvägen som försörjer kvarteren Bjurö och Marö, liksom ett servicehus och ett tiotal villor längre österut. Gaturummet är brett och domineras av biltrafik. Nordmarksvägen ansluter till Ullerudsbacken som är huvudgata för östra Farsta strand, vilken i sin tur ansluter till Magelungsvägen som är en genomfartsväg genom Farsta. Den del av planområdet där parkeringshuset föreslås angränsar till Magelungsvägen

och Ågesta broväg. Den senare fungerar också som genomfartsväg genom Farsta.

Tillgänglighet

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

Störningar och risker

Förorenad mark

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

Luft

Miljökvalitetsnormen för kväveoxid, NO₂, samt partiklar, PM₁₀, överskrids inte inom planområdet.

Buller

Området där bostäder föreslås har en bullernivå på 55-60 dBA. Den främsta bullerkällan är Nordmarksvägen. Infartsparkeringen har en bullernivå på 60-65 dBA.

Farligt gods

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

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

Planförslag

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

Ny bebyggelse

Bostäder

Bostäderna föreslås uppföras som fyra punkthus som alla är sex våningar, vilket samspelar med våningshöjden för befintliga skivhus på fastigheten Bjurö 1, liksom skivhusen på andra sidan Nordmarksvägen. Gemensamma gårdar för tillkommande hus blir mellan dem.



Situationsplan för Stockholmshuset. Husen föreslås bli placerade på rad längs med gatan. Mellan husen skapas bostadsgårdar. Den östra och västra föreslås ha fokus på vistelse och umgänge och vara av privat karaktär medan den mellersta blir mer öppen och har fokus på lek. Illustration: ÅWL Arkitekter

Föreslagen placering av den nya bostadsbebyggelsen är anpassad till befintliga förhållanden och befintlig bebyggelsestruktur. Punkthusen föreslås ligga på rad längs med Nordmarksvägen på den befintliga markparkeringen i kvarteret Bjurö där marken är plan. De passas in i de visuella mellanrummen mellan skivhusen, så nära gatan som möjligt, för att skapa största möjliga distans till befintliga hus. Denna placering gör att de nya bostadsgårdarnas yta maximeras och att det skapas diagonala siktlinjer in mot de befintliga gårdarna. Detta hjälper till att behålla känslan av luftighet i områdets planstruktur, till skillnad mot vad lamellhus längs med gatan hade gjort. De nya husen ligger vid befintligt trottoarliv

med 0,5 meter förgårdsmark för att rymma utkragande skärmtak och utgående entrédörr.

Hänsyn i placeringen har tagits till de två värdefulla och karaktärskapande träd som av arborist och i naturvärdesinventering pekas ut som bevarandevärda, samt till att lämna en nord-sydlig siktlinje mellan pendeltågsstationen och vägen som löper mot Magelungen.

I de fyra punkthusen rymms cirka 90 lägenheter i storleken två till tre rum och kök med ungefärlig lika fördelning mellan lägenhetsstorlekarna. Total byggnadsarea (BYA) är cirka 1450 kvadratmeter och total bruttototalarea (BTA) för bostadshusen är cirka 8000 kvadratmeter. Total boarea (BOA) är cirka 5850 kvadratmeter.

Under punkthusen föreslås ett underjordiskt parkeringsgarage byggas för att ersätta en stor del av de parkeringsplatser som tas i anspråk av nya bostadshus. Garaget beräknas kunna rymma cirka 70-90 parkeringsplatser. Infart till garaget föreslås ske i punkthuset längst i väster, genom att rampen förläggs inomhus. Garaget omfattar drygt 3000 kvadratmeter under mark.

För mer specifika uppgifter om Stockholmshusens gestaltning, se under rubriken *Gestaltungsprinciper för Stockholmshuset* (sidan 23).

För att möjliggöra för en flexibilitet i framtiden medger planen även centrumändamål i bottenvåningen på bostadshuset.



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



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

Bostadsgårdar

Mellan de nya husen skapas tre bostadsgårdar. Den östra och västra föreslås ha fokus på vistelse och umgänge och är av privat karaktär medan den mellersta blir mer öppen och har fokus på lek. På någon av gårdarna föreslås även en liten byggnad som ska fungera som ingång till parkeringsgaraget. Alla gårdar gestaltas med rumsskapande grönska som också kan bidra positivt till gatumiljön. Lägenheter i bottenplanen får privata uteplatser. Gårdarna inrymmer även tillgänglig parkering och plats för cyklar på gården. Entréer till bostäder och cykelrum nås från gatan.

Den markparkering som ska finnas på kvartersmark föreslås samlas på mindre ytor öster och väster om tillkommande hus, samt öster om det östligaste befintliga skivhuset. Den västliga parkeringen anpassas så att befintlig ek bevaras. Planteringar omkring parkeringarna föreslås.

Nya miljöhus föreslås uppföras som ska försörja både de befintliga husen på fastigheten Bjurö 1 och de tillkommande bostäderna. Dessa placeras norr om de två mellersta punkthusen, intill kvartersgatan som löper i öst-västlig riktning på Bjurö 1.



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

Parkeringshus

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

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



Situationsplan för parkeringshuset. I dess bottenvåning ligger befintlig infartsparkering kvar. Infart till parkeringshuset föreslås vara från Ågesta broväg. Entréer för gående föreslås finnas via gångbroar från Magelungsvägen i sydöst och den gång- och cykelbana som löper längs med järnvägsspåren i norr. En entré för gående finns även i mitten av den västra fasaden. Illustration: Wählin Arkitekter

Parkeringshuset placeras mellan en kulle i väster och tunnelbanans schakt i öster och föreslås byggas så att infartsparkering fortfarande är möjlig i marknivå. Ovanliggande våningar föreslås vara två till antalet. Infart för bilar föreslås från Ågesta broväg. Entréer för gående sker från Magelungsvägen samt från en gång- och cykelväg som löper norr om infartsparkeringen, längs med järnvägen, och som fungerar som närmsta gångväg mellan parkering och pendeltågsstation. En entré för gående finns även i mitten av den västra fasaden. För att i framtiden möjliggöra för andra användningar föreslås att detaljplanen medger även handel och idrott i den del som ligger mer än det rekommenderade skyddsavståndet på 50 meter från Nynäsbanan. I placeringen och utformningen av parkeringshuset har hänsyn tagits till den ek som bedöms som bevarandevärd.



Perspektivbild för parkeringshuset, vy från väster. Bild: Wåhlin Arkitekter



Perspektivbild som visar parkeringshusets fasad mer i detalj, vy från väster. Bild: Wåhlin Arkitekter

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

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

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

Plats för cykelparkering kommer att anordnas i parkeringshuset.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik bedöms inte påverkas av planförslaget.

Biltrafik

Parkeringstal för bil har utarbetats enligt "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad". Det lägsspecifika parkeringstalet har identifierats till 0,48 platser per lägenhet för det aktuella projektet. Talet motiveras av det goda kollektivtrafikläget med både tunnelbana och pendeltåg inom nära gångavstånd samtidigt som planområdet ligger långt från City och har relativt långt (1,5 km) till serviceutbudet i Farsta centrum. Parkering för de nya bostäderna kommer delvis att ske i en större gemensam anläggning i form av ett allmänt parkeringshus norr om Magelungsvägen. Därigenom krävs inget påslag för besöksparkering eftersom detta förutsätts kunna ske genom samnyttjande i parkeringshuset.

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

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

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

Gatunät

För Nordmarksvägen planeras ingen större förändring. Belysningen kommer att behöva justeras och anpassas till den nya bebyggelsen. Dessutom krävs troligen vissa justeringar av parkeringsregleringen längs med Nordmarksvägen för att medge in- och utfarter längs sträckan. Exploateringskontoret kommer att involvera trafikkontoret för fortsatt planering av dessa frågor.

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

Tillgänglighet

Tillgänglig bilparkering för bostäderna ska ordnas inom 25 meter från bostadsentréer. Yta för två platser reserveras på kvartersmark. Två tillgängliga bilparkeringsplatser ordnas också i garaget under bostadshusen. För att ta sig till garaget finns, förutom trappor, även hissar. Angöring till bostäderna ska ske inom tio meter från entréer.

Tillgängligheten till parkeringshuset säkerställs genom gångbroar som kan ansluta till Magelungsvägen och gång- och cykelväg längs Nynäsbanan, vilka ligger cirka en våningshöjd ovanför första våningens golv. Markplanet och det första våningsplanet är därmed tillgängliga. Eventuellt behov av hiss till det översta våningsplanet ska fortsätta utredas.

Teknisk försörjning

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

El och tele

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

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

Energiförsörjning

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

Avfallshantering

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

Räddningstjänst

Föreslagna punkthus föreslås vara sex våningar höga och kan utrymmas via stegbil från Nordmarksvägen och kvartersgatan som går parallellt norr om husen. Brandbilsuppställning kan ske på gatan.

Dagvatten

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

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

Dagvatten från parkeringshuset hanteras med sedumtak som kan ta upp och fördröja vatten. Detta ska studeras vidare i fortsatt planarbete.

Gestaltningprinciper

Bostäder

Föreslagen bostadsbebyggelse omfattar fyra punkthus i sex våningar, som placeras 0,5 meter från Nordmarksvägens trottoarkant. Detta regleras i planbestämmelse (p1) i plankartan. Bostadsentréer och entréer till cykelrum placeras mot gaturummet. Skärmtak får finnas över entréerna och kraga ut högst en meter från fasaden, vilket regleras i plankartan.

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

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

Fasaden ska utföras i puts i en färg som är anpassad till färgsättningen i omgivande befintlig bebyggelse; bostadshusen norr och söder om tillkommande punkthus. Detta kommer att studeras vidare under planprocessen. Den slutgiltiga kulören fastställs i bygglovskedet.

Viktigt för helheten är att fasaden utförs i puts utan synliga elementskarvar. Sockeln får, utöver puts, utföras i tegel. Detta regleras med planbestämmelse (f3) i plankartan.

Gestaltningprinciper för Stockholmshusen

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

- Byggnad ska vara välformad avseende volym, form, proportioner och detaljomsorg. Fönster placeras regelbundet och antalet fönstertyper minimeras.
- Sockelvåningens fasad ska utföras i puts i samma kulör som fasad eller något mörkare kulör. Alternativt kan sockelvåningen bekläst helt eller delvis med tegel i kulör i likhet med fasad. Sockelvåningens fasad ska markeras med en list av plåt och vara tydligt förhöjd i relation till ovanliggande bostadsvåningar.

- Huvudentré ska placeras mot gata. Entrépartiet bestå av glas och ask eller ek.
- Fönsterdörr- och fönsteromfattningar ska utformas med utskjutande inramning med livskillnad och vara putsad. Ramen ska utföras med samma kulör som fasad.
- Balkongräcke ska utföras med pinnräcke eller korrugerad plåt som är perforerad. Balkongplatta av betong ska ha ursparning i yttre underkant.
- Takfoten ska utformas utstickande med synliga taktassar.
- Tak, fönster, rännor/stuprör, balkongräcken och övriga plåtarbeten ska utföras i samma kulör.



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



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



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



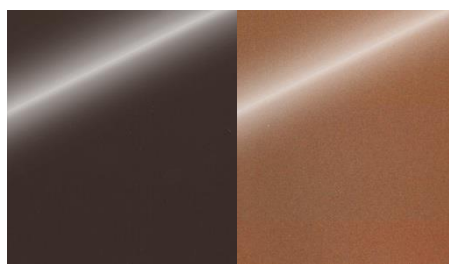
Balkongdörr- och fönsteromfattningar utförs i samma kulör som fasad. Omfattningarna utförs som upphöjd relief i puts som ger en skuggverkan på fasad. Bild: Dinell Johansson



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



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



Kaffebrun

Kopparmetallic



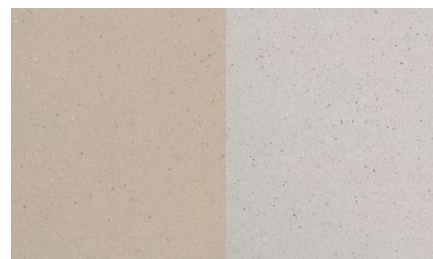
Silvermetallic

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



Brun

Grön



Sand

Varmvit

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

Bostadsgårdar

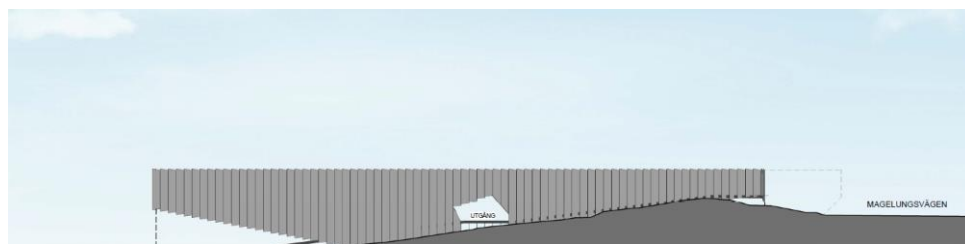
Den del av kvartersmarken som ligger ovanpå garage under mark tillåts i plankartan ha ett planterbart bjälklag för att kunna gestaltas med rumskapande grönska. Plankartan reglerar även var markparkering får anordnas samt var miljöhus och skärmtak för utevistelse och cykelparkering får uppföras. För att skapa en god upplevelse från bostäder belägna högre än komplementbyggnaderna ska dessa förses med ytskikt av vegetationstak. Detta regleras i planbestämmelse i plankartan.

De två bevarandevärda träd som står intill föreslagen markparkering skyddas mot fällning med en planbestämmelse (n1) i plankartan. Illustration på plankartan visar var tillgänglig parkering är möjligt och bör anordnas för att innehålla riktlinjer för tillgänglighet.

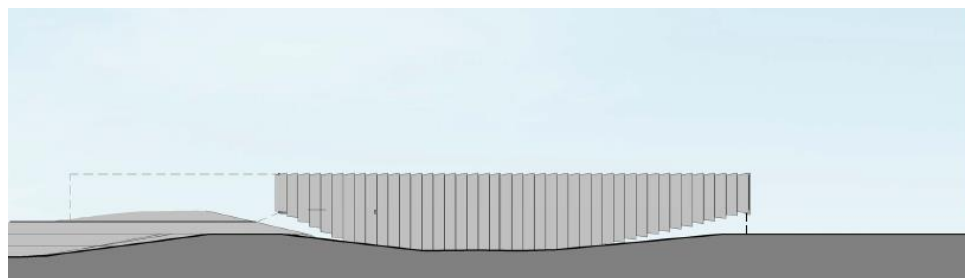
Parkeringshus

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

Parkeringshusets tak är flackt. Det ska bekläs med sedum, vilket regleras i planbestämmelse (f4) i plankartan. Taket har ett antal glasade lanterniner som för ner ljus till det översta planet.



Fasadbild för parkeringshuset, vy från sydväst. Bild: Wåhlin Arkitekter



Fasadbild för parkeringshuset, vy från sydöst. Bild: Wåhlin Arkitekter



Perspektivbild för parkeringshuset, vy från sydväst. På taket ska finnas sedum.
Bild: Wåhlin Arkitekter



Perspektivbild för parkeringshuset, vy från söder. I förgrunden syns gångbron mellan parkeringshuset och Magelungsvägen. Bild: Wåhlin Arkitekter

Konsekvenser

Behovsbedömning

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

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Naturmiljö

Vid föreslaget parkeringshus kommer träd att behöva tas ned vid byggnation, varav några bedöms vara i god kondition.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

Dagvatten från planerad bostadsbebyggelse föreslås dels fördröjas och tas om hand inom fastigheten och dels fördröjas innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Nordmarksvägen. Vatten från avloppsledningen släpps ut i Magelungen. Dagvatten från föreslaget parkeringshus tas upp och fördröjs med hjälp av sedumtak.

Förslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom att huvuddelen av utgående ämnens koncentration minskar efter exploatering. Vad gäller ämnena fosfor, kväve och kadmium kan marginella höjningar konstateras även om halterna underskrider riktvärdet. Vad gäller den årliga mängden föroreningar sker en minskning av samtliga ämnen efter exploatering.

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

Stadsbild och kulturhistoriskt värdefull miljö

Bostäder

Tillägget av punkthus kompletterar den befintliga bebyggelsestrukturen med skivhus från 1960-talet. Den föreslagna punkthusstrukturen avviker

dock mot den annars dominerande skivhusstrukturen i närområdet. Punkthusstrukturen möjliggör dock att området fortfarande kan upplevas ha en luftig struktur med bevarade siktlinjer in mot och över gårdarna. Att istället placera lameller längs med Nordmarksvägen hade medfört att området hade känts mer slutet. Området kommer dock att upplevas som tätare med föreslagen bebyggelse vid jämförelse med dagens struktur, då marken idag utgörs av hårdjord parkeringsyta samt gräsmattor. I höjd anpassar sig tillkommande bebyggelse till befintlig.

Att placera hus nästan i liv med gatan, med endast 0,5 meters förgårdsmark, bryter även det mot områdets planstruktur där husen är placerade fritt i förhållande till gatan. Denna placering möjliggör dock att nya hus kommer på så långt avstånd från de befintliga som möjligt, vilket bidrar till upplevd luftighet.

Föreslagen struktur är därmed en avvägning mellan att följa befintlig planstruktur och att anpassa nya hus till rådande förhållanden.

Parkeringshus

Planförslaget påverkar stadsbilden då en byggnad uppförs där det idag endast finns en hårdjord markparkering. Området kan riskera att upplevas än mer otrött än idag, varför det blir viktigt att arbeta med utformningen och gestaltningen samt med belysning. Att en samlad parkeringslösning möjliggörs i form av ett parkeringshus är ett yteffektivt sätt att använda marken, som dessutom är svårbebyggd då det ligger omringat av en bensinstation, tunnelbane- och pendeltågsspår samt två genomfartsvägar. Det är positivt att den infartsparkering som idag finns på platsen kan finnas även i fortsättningen, vilket bidrar till ett mer hållbart resande.

Störningar och risker

Buller

Den ekvivalenta ljudnivån uppgår till som mest 57 dBA. Riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå innehålls för 84 av 92 planerade lägenheter utan extra åtgärd. För två lägenheter klaras riktvärden genom att de har tillgång till luddämpad sida för hälften av bostadsrummen mot norr, där både 55 dBA dygnskvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid klaras utan extra åtgärd. För resterande sex lägenheter behövs bullerskyddsåtgärder i form av balkongskärmar för att innehålla riktvärden.

De boende bör ha tillgång till åtminstone en uteplats, enskild eller gemensam, som klarar riktvärdena. Riktvärdena överskrids för merparten av de planerade balkonglägena. Riktvärdet för maximal ljudnivå innehålls för gårdsytorna mellan de nya byggnaderna. Dock överskrids riktvärdet för ekvivalent ljudnivå för majoriteten av dessa gårdsytor. För att innehålla

riktvärden på gemensam uteplats behövs bullerskyddsåtgärder. Ett förslag är att en två meter hög lokal bullerskyddsskärm används för att skärma av gårdsytan mellan de två mittersta husen. Detta är dock inte önskvärt och frågan ska studeras vidare.

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

Översvämningsrisker

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

Farligt gods

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

Parkeringshuset utgör inte stadigvarande vistelse och kan därför placeras på det avstånd från Nynäsbanan, cirka 13 meter från spårmit, som det föreslås. De ändamål som detaljplanen tillåter 50 meter från spårmit, handel och idrott, har anpassats till det rekommenderade riskavstånd som finns för just dessa. Till nästa planskede ska riskutredning upprättas för att belysa och föreslå åtgärder för risker kopplade till byggande intill tunnelbanans spårområde.

Ljuförhållanden

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

Stockholmshusen



kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00



kl 18.00

Solstudie, vårdagjämning 20 mars. Bild: ÅWL Arkitekter

Solstudien för Stockholmshusen visar att vid vårdagjämningen klockan 9.00 liksom klockan 15.00 skuggar ny bebyggelse befintliga hus och gårdar till viss del. Klockan 12.00 skuggas en del av gården. Klockan 18.00 är det mörkt denna tid på året. Den nya bebyggelsen skuggas delvis av befintlig bebyggelse klockan 9.00, 12.00 och 15.00.



kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00



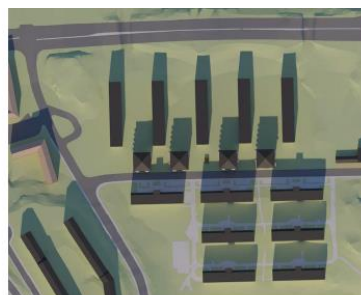
kl 18.00

Solstudie, solsommarsolstånd 21 juni. Bild: ÅWL Arkitekter

Vid sommarsolståndet ger tillkommande bebyggelse skugga för en liten del av bostadsgårdarna. Nya hus skuggas inte vid någon tidpunkt under dygnet.



kl 09.00



kl 12.00



kl 15.00

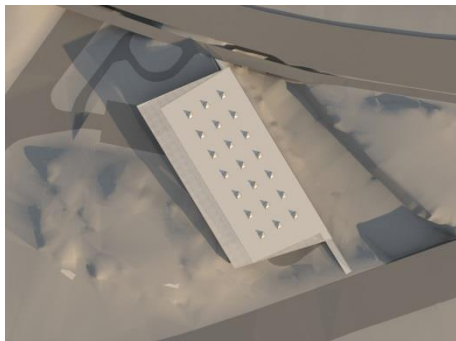


kl 18.00

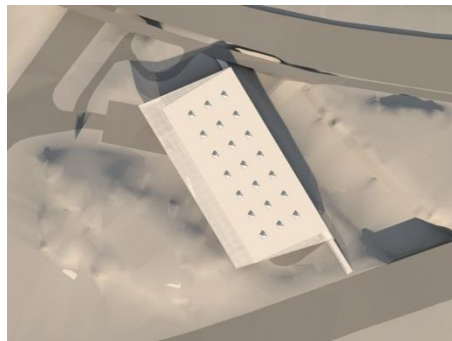
Solstudie, höstdagjämning 23 september. Bild: ÅWL Arkitekter

Vid höstdagjämningen är solförhållandena desamma som vid vårdagjämningen.

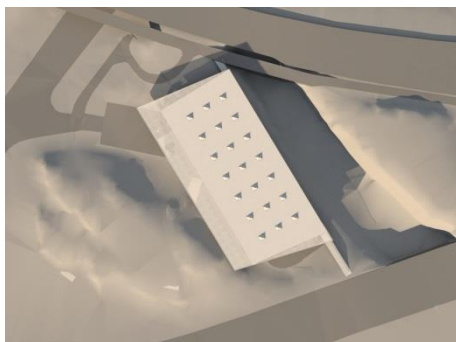
Parkeringshuset



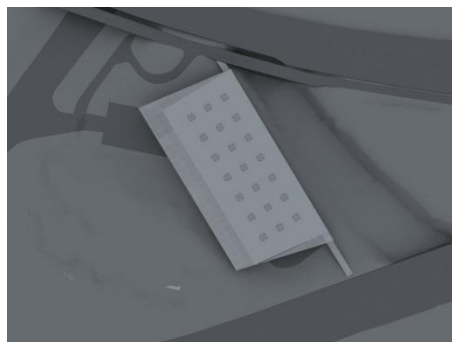
Kl. 09.00



Kl. 12.00



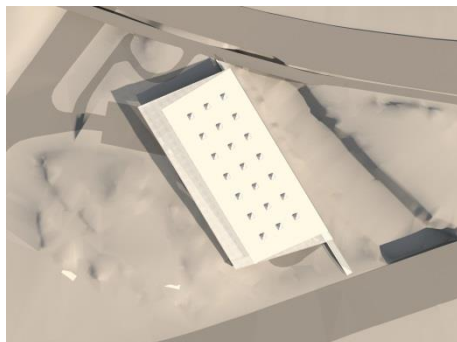
Kl. 15.00



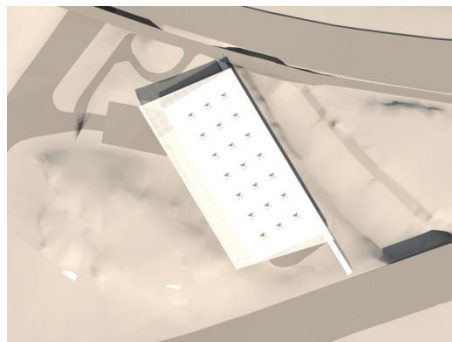
Kl. 18.00

Solstudie, vårdagjämning 20 mars. Bild: Wåhlin Arkitekter

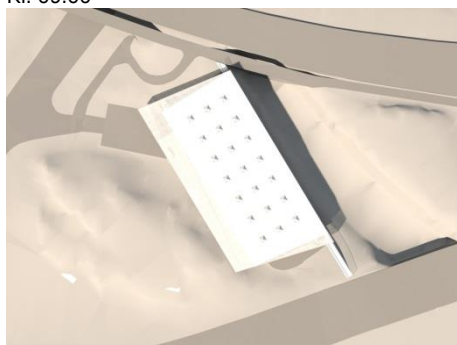
Solstudien för parkeringshuset visar att det vid vårdagjämningen ger viss skugga på marken intill, men att ingen befintlig bebyggelse blir skuggad.



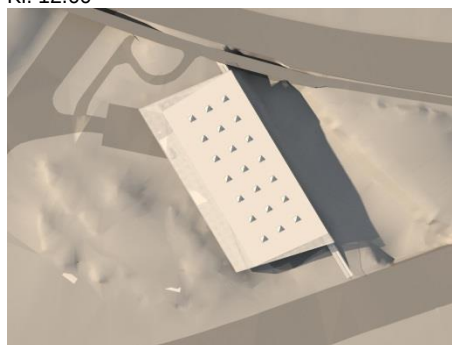
Kl. 09.00



Kl. 12.00



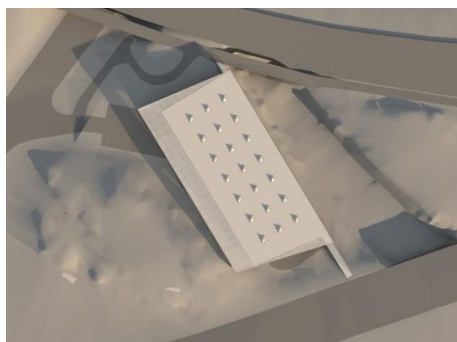
Kl. 15.00



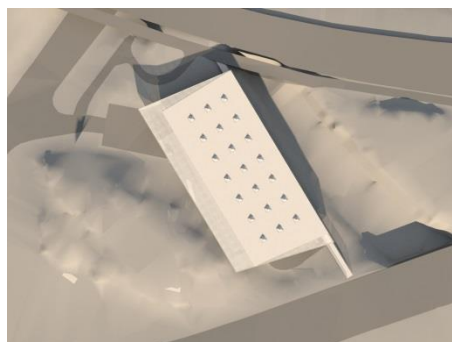
Kl. 18.00

Solstudie, solsommarsolstånd 21 juni. Bild: Wåhlin Arkitekter

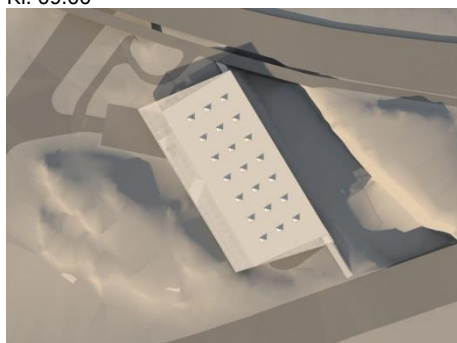
Vid sommarsolståndet skuggas en bit av marken omkring, men ingen skugga faller på befintlig bebyggelse.



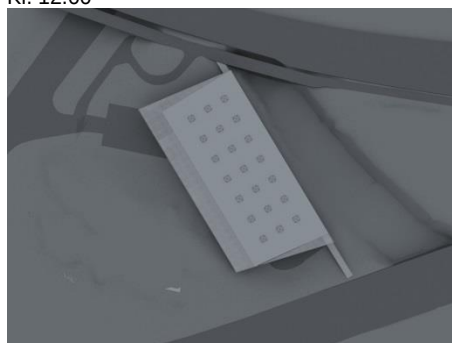
Kl. 09.00



Kl. 12.00



Kl. 15.00



Kl. 18.00

Solstudie, höstdagjämning 23 september. Bild: Wåhlin Arkitekter

Vid höstdagjämningen är solförhållandena desamma som vid vårdagjämningen.

Barnkonsekvenser

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

Tidplan

Planarbetet genomförs med standardförfarande.

Samråd	15 december 2016 - 29 januari 2017
Granskning	april 2017
Antagande	juni 2017

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

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

Exploateringskontoret medverkar i genomförandet genom sitt markförvaltningsansvar.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för de fastighetsbildningsåtgärder som krävs.

Byggaktörerna står för alla kostnader till följd av exploateringen inom kvartersmark och för anslutning mot omgivande park och gata.

Huvudmannaskap

Inga allmänna platser ingår i planområdet.

Avtal

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

Verkan på befintliga detaljplaner

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

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna

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

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder och parkering på en plats och för parkering, handel och idrott på en annan plats. Planförslaget möjliggör ingen markanvändning för allmän platsmark.

Fastighetsbildning

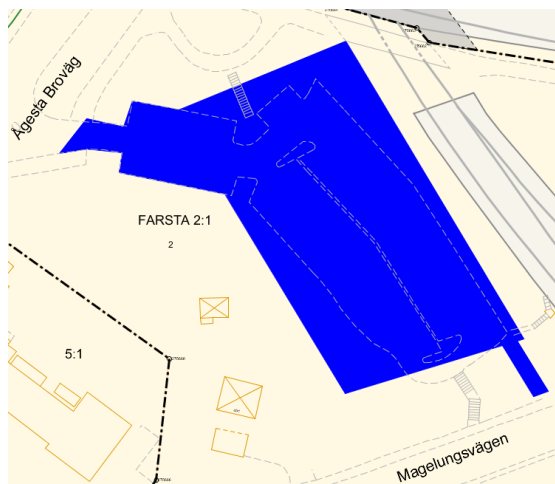
Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm. prövas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning.

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

Område utlagt som kvartersmark (bostäder och parkering) ligger på mark som är kvartersmark (bostäder) även i gällande plan. Området kan utgöra en eller flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning. Möjlighet

till tredimensionell fastighetsbildning finns i den del som är utlagd som bostad och parkering där de två funktionerna kan separeras.



Mark som idag inte är planlagd samt allmän platsmark (park) och som ska bli kvartersmark (delvis endast parkering samt delvis parkering, handel och idrott) markerad med blå färg

Servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar

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

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

Ekonomiska frågor

Staden får intäkter genom tomträttsavgifter.

Tekniska frågor

Vatten, avlopp, el, tele och fjärrvärme

Planerad bebyggelse avses anslutas till befintliga ledningssystem.

Dagvatten

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

I samband med exploatering på fastigheten Bjurö 1, där bostäder planeras, ersätts parkeringsytor med tak- och grönyta. Efter exploatering av området beräknas utflödet av dagvatten minska med 14 l/s. Mot bakgrund av flödesminskningen är bedömningen att det inte erfordras fördröjningsåtgärder. Trots att föroreningstransporten från området därtill minskar, föreslås att regnvatten som faller på gårdsytor leds till gräsytor och planteringar. Detta som ett led för att ytterligare minska belastningen på recipient som idag har måttlig ekologisk status.

För att förhindra vatteninträngning via tak till p-garage är det av stor vikt att garagetaket konstrueras så att avrinning sker söderut, mot Nordmarksvägen. Dessa frågor beaktas i detaljprojektering. För att kunna leda bort större regnmängder föreslås att kvartersgatan mellan tillkommande byggnader och befintlig bebyggelse i norr förses med dagvattenbrunnar kopplade till dagvattennätet.

Parkeringshuset ska förses med sedumtak för att ta upp och fördröja dagvatten.

Geoteknik

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

Åtgärder för att förebygga störningar och klagomål under byggtid
Byggaktören ska ha kontakt med förvaltare, husvärdar och hyresgästförening samt informera sina befintliga hyresgäster om vad som ska hända i närområdet, både under planeringstiden och under byggtiden.

Genomförandetid

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