



Samrådsredogörelse Detaljplan för del av Farsta 2:1 i stadsdelen Hökarängen, Dp 2011-16053

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagens syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	4
Övriga remissinstanser	9
Sakägare enligt fastighetsförteckning	10
Övriga, ej sakägare	10
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	12

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet av bostadsbebyggelse på del av fastigheten Farsta 2:1. Planförslaget sändes ut på samråd 2013-04-22- 2013-06-03. Under samrådet har 34 yttranden inkommit. Några remissinstanser avstyrker eller är tveksamma till planförslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller ianspråktagande av naturmark och rekreationsområde samt även dess påverkan på samband för biologisk mångfald. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att staden finner en annan plats att bygga på och vill värna skogsområdet för dess rekreativa egenskaper.

De avväganden och den prövning som kontoret genomfört för aktuellt projekt har lett till att kontoret föreslår en annan lokalisering.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförandet av bostadsbebyggelse på del av fastigheten Farsta 2:1. Planen syftar också till att bevara delar av det befintliga naturområdet för lek och rekreation.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2013-04-22 - 2013-06-03. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Farsta Stadsbibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort/Farsta 23 april 2013. Samrådsmöte hölls 2013-05-14 i Farstagången 8, Farsta där ca 15 personer närvarade.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför fortsatt planarbete.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Denna bedömning förutsätter att synpunkter avseende buller kan tillgodoses enligt nedan.

En trafikbullerutredning har tagits fram som redovisar att planområdet är utsatt för buller huvudsakligen från tunnelbanan väster om området och från Nynäsvägen, (väg 73) öster om området. Trafikflödeskartor från 1998 har använts för beräkning av bullernivåerna från Nynäsvägen. Som mest redovisas att den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån från spår och väg uppgår till 58 dBA på våning nio. Redovisning av ljudmiljön för våning tio saknas. Länsstyrelsen anser att bullerredovisningen behöver uppdateras med prognostiserade trafiksiffror som åtminstone visar framräknade trafikmängder till år 2020 och de behov av bullerskyddsåtgärder som därmed föreligger för samtliga våningar. Länsstyrelsen anser också att man i första hand ska använda vardagsmedeldygn istället för årsmedeldygn vid beräkning av ljudnivåer för att få en mer långsiktigt hållbar ljudmiljö. Bullerutredningen behöver kompletteras med en redovisning av lägenhetsutformning som visar på vilket sätt man avser innehålla avstegsfallet för buller.

Länsstyrelsen delar stadsbyggnadskontorets bedömning att genomförandet av planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning därmed inte behöver tas fram.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (SL)

Planområdet har acceptabelt gångavstånd till tunnelbanan vid Hökarängen. Precis som planen beskriver är det ca 800 meter dit. Det är ca 1000 meter till tunnelbanan vid Farsta centrum. En servicelinje trafikerar även området och de har åtta turer mellan kl. 9 — 15 på vardagar. Trafikförvaltningen vill hålla öppet för att det i framtiden kan bli aktuellt med ny busstrafik via Lidvägen-Kvicksvägen därför är det viktigt att kommunen inte bygger bort denna möjlighet till trafikering. Det är i dagsläget inte aktuellt men kan bli det i framtiden för att kunna binda samman Farsta med Hökarängen/Gubbängen och eventuellt Fagersjö med ny busstrafik

Då tunnelbanan befinner sig i planområdets närhet bedömer Trafikförvaltningen att sprängningsarbeten för den planerade exploateringen kommer att påverka befintlig tunnelbaneanläggning varför grundläggningsarbetena ska utföras i enlighet med SL:s föreskrifter. Ett genomförandeavtal bör tecknas mellan Trafikförvaltningen/SL och exploitören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF förutsätter att befintliga brandposter inom rubricerat område är anordnade enligt reglerna för konventionellt system för brandvattenförsörjning, att dessa är i funktionsdugligt skick och att dessa anpassas till samt vid behov även kompletteras för den nya bebyggelsen, se anvisningarna för allmänna vattenledningsnätet och vatten för brandsläckning, Svenskt vatten (beakta särskilt avståndet från den närmast belägna brandposten till den längst bort belägna delen av varje tillkommande byggnad där uppställning av brandförsvarets fordon förväntas ske ej får överstiga 75 meter).

SSBF förutsätter också att framkomlighet, bärighet och tillgänglighet för brandförsvarets fordon beaktas i den fortsatta projekteringen. Beakta särskilt att avståndet från uppställningsplats för brandförsvarets fordon. Avstånd till längst bort belägna del av byggnad där livräddings- eller/och släckningsinsats sker, ska ej överstiga 50 meter. Det kan bli aktuellt med krav på särskilda brandvägar för att nå svårtillgängliga delar av byggnader där utrymning via brandförsvarets stegfordon förväntas kunna ske.

SSBF anser att utrymning från byggnaderna i rubricerade område bör ske genom att samtliga av dessa förses med minst ett trapphus Tr 2, särskilt om detta kommer att krävas för dem där avståndet från utanförliggande markplan till balkongräckes överkant/ fönsteröppnings underkant överstiger 23 meter. Om utrymning via brandförsvarets stegfordon förutsätts (vilket endast är aktuellt från de byggnader där utrymningshöjden enligt ovan är högst 23 meter) skall detta möjliggöras från varje lägenhet i byggnaden. Avståndet från uppställningsplats för stegfordon till husvägg får dessutom inte överstiga 9 meter.

Trafikverket

Trafikverket anser att riktvärdena för trafikbuller som finns och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse. Trafikverket är av den ståndpunkten att om en kommun anser att avsteg från

riktvärdena behöver göras skall dessa avsteg vara väl motiverade och sammantaget bidra till kvalitetsmålet ”en god bebyggd miljö” och andra samhällsmål. Trafikverket baserar sina definitioner av vad en ”god boendemiljö” innebär på Boverkets allmänna råd med hänsyn till Naturvårdsverkets yttranden. I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan vara rimligt anser Trafikverket att om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida, för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö. Med tyst sida avses $Leq < 45$ dBA, $L_{max} < 70$ dBA och ljuddämpad sida $Leq 45-50$ dBA, $L_{max} 70$ dBA.

Staden har monopol och kan planera och uppföra bebyggelsenära statliga vägar som därmed utsätts för vägtrafikbuller. Därför har kommunen det primära ansvaret för att ljudnivåerna blir acceptabla i de fall man bygger nära befintliga vägar. Trafikverket region Stockholm har ingen ekonomisk möjlighet att åtgärda buller när staden planerar ny bebyggelse i bullerstört läge. Om planläggningen inte kan åstadkommas så att bullerstörningar undviks åligger det staden att bekosta och utföra bullerskydd. De bulleråtgärder som erfordras för att möjliggöra en exploatering ska således bekostas av annan än Trafikverket.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran till upprättat planförslag.

Stadsdelsnämnden

Plansamråd anordnades den 14 maj på Farsta bibliotek. Ett femtontal personer besökte mötet. En majoritet var boende i kvarteret Farinet som gränsar till planområdet. Kritiska röster hördes om förslaget. Man ville bevara skogen och man ansåg att de föreslagna husen var för höga. Det behöver byggas många bostäder inom Stockholms stad. Farsta har stor utvecklingspotential och är utsedd som en av nio tyngdpunkter i ytterstaden. Stadsbyggnadsstrategin för Tyngdpunkt Farsta omfattar sex övergripande planeringsfrågor varav en handlar om att skapa ett attraktivt boende. I strategin ingår bland annat att minska bostadssegregationen och förtäta i kollektivtrafiknära lägen. Området som föreslås för byggnation är ett skogsområde som används frekvent av människor i olika åldrar. Myllret av tydliga stigar i olika riktningar är ett tecken på att skogen används mycket och ofta. Förvaltningen håller inte med om att förslaget överensstämmer med Stockholms översiktsplan, Promenadstaden. Inte heller motsvarar den strategierna för Tyngdpunkt Farsta som området gränsar till. Båda dokumenten talar om att koppla samman stadsdelar. Enligt översiktsplanen är de övergripande målen att skapa mångsidiga och täta stadsmiljöer vilket planförslaget inte bidrar till i någon högre grad. Problemet med de föreslagna husen är inte antalet eller höjden. Det är stor nivåskillnad i området och de högsta delarna av husen är mot tunnelbanespåret och stör inte sikten för andra boende. Bekymret är snarare att detta är ett skogsområde som har ett värde för närområdet. Förvaltningen ställer sig därför något tveksam till byggnation i området.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att detta planförslag bör avstyrkas. Förvaltningen ställer sig generellt positiv till att staden utvecklas och förtätas och att detta innebär att viss del av stadens naturmark kommer att försvinna genom exploatering. Förvaltningen anser dock att föreliggande förslag skulle ta i anspråk ett naturområde som har stor betydelse för Stockholms ekologiska infrastruktur, vilket innebär att ingreppet får negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden långt utanför själva planområdet.

Planförslaget bör avstyrkas, eftersom det innebär ianspråktagande av mark som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden. Förvaltningen anser att planförslaget därmed strider mot mål 4.1 i stadens miljöprogram, som anger att mark- och vattenområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden ska stärkas och utvecklas. De särskilt betydelsefulla områdena utgör den del av Stockholms ekologiska infrastruktur som är en förutsättning för ett långsiktigt bevarande av ett rikt växt- och djurliv och dess ekosystemtjänster. Av miljöprogrammet framgår att åtgärder som stärker funktionen inom svaga spridningssamband inom denna struktur bör göras i samband med planering. Miljöförvaltningen bedömer att planområdet ingår i ett ekologiskt spridningssamband som sträcker sig mellan kärnområdena vid Fagersjöskogen i väst och Flaten/Drevviken i öst (bild 3 och 4). Detta spridningssamband är viktigt eftersom det är det genaste ekologiska sambandet mellan de två kärnområdena, men den är idag relativt svag och skulle behöva förstärkas. Planförslaget innebär ett kraftigt ingrepp i en strategiskt viktig del av denna spridningszon, vilket förvaltningen bedömer kommer att avsevärt försvaga spridningszonens funktion som helhet.

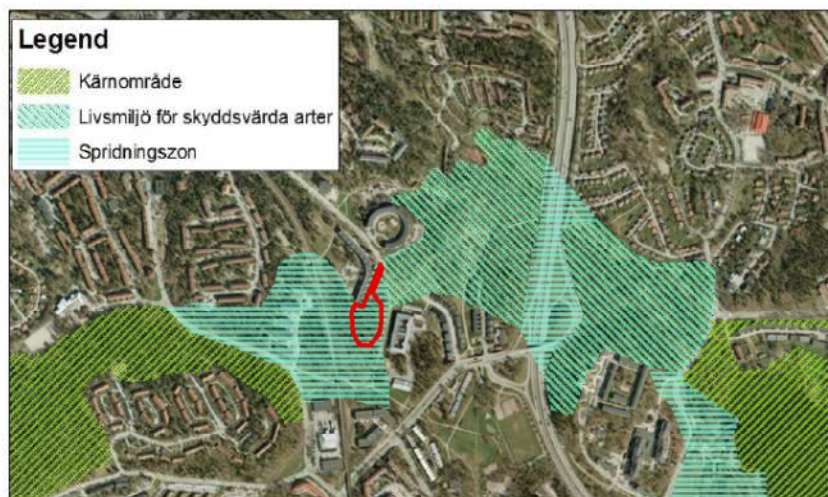


Bild 3. Miljöförvaltningens tolkning av spridningssambandet mellan kärnområdena Fagersjöskogen och Flaten/Drevviken. Underlag för tolkning är biotopkarta för Stockholm, habitatkartor för groddjur, eklevande arter och barrskogsfågel, samt ekdatabasen. Röd markering visar planområdets avgränsning.

Av bild 4 framgår också att de ekologiska spridningssambanden endast utgör en liten del av den totala naturmiljön inom staden. Det finns många ytor utanför denna ekologiskt viktiga struktur som kan prövas för bebyggelse, exempelvis naturmarken mellan tunnelbanespåret och Saltvägen söder om Hökarängens tunnelbana (markerat med orange linje på bild 4).



Bild 4. Se förklaring bild 2 ovan. Bilden är mer utzoomad än bild 3. På bilden är också ett område som förvaltningen anser är mer lämpad för exploatering markerat med orange linje.

Med ekologiskt kärnområde menas ett sammanhängande naturområde som är tillräckligt stort för att ett flertal prioriterade arter ska kunna klara hela sin levnadscykel inom området d.v.s. finna föda, bo och reproducera sig. Kärnområden utgör på så vis källor varifrån arterna sprider sig. En förutsättning för att dessa kärnområden ska kunna behålla sina värden på lång sikt är ett genetiskt utbyte, vilket innebär att olika arter måste kunna spridas mellan kärnområdena. Många arter rör sig eller sprids endast i naturmark, vilket medför att det måste finnas sammanhängande naturmark av olika karaktär som sammanbinder kärnområdena, så kallade spridningszoner.

Miljöförvaltningen framförde i "Underlag för miljö- och hälsofrågor" (2012-04-24) för detaljplanen att det borde göras en bedömning av om föreslagen exploatering skulle påverka övergripande och lokala viktiga ekologiska eller rekreativa funktioner, samt hänsynsätgärder och kompensationsätgärder.

Förvaltningen konstaterar att de konsekvenser som redovisas i planbeskrivningen inte berör ekologiska värden, förutom vilka träd som ska tas bort och vilka som ska sparas kring planområdet. Den grönkompensation som föreslås rör endast rekreativa värden.

I den barnkonsekvensanalys som tagits fram för detaljplanen ingår en redovisning av områdets ekologiska värden. Där konstateras att denna skog har en funktion som länk inom den övergripande grönstrukturen, bl.a. för ekologiska värden knutna till ekmiljöer och barrskog. Miljöförvaltningen kan inte se att någon konsekvensanalys av förslaget har gjorts för de ekologiska värdena, men det ges förslag till anpassningsätgärder. Ädellövskogen som framförallt ligger längs skogens östra sida föreslås bevaras, ekar föreslås friställas och värdefulla träd föreslås inmätas och skyddas. Miljöförvaltningen konstaterar att ingrepp görs i ädellövskogen, men att det inte går att utläsa av

planhandlingarna vilka konsekvenser detta får. Av barnkonsekvensanalysen framgår att skogsområdet används mycket och värderas högt av dem som vistas där. Skogen ger en naturkänsla tack vare sin storlek och terrängform som tilltalar barn och förskolepersonal. Där finns intressant och varierad skogsvegetation och ett djurliv som hör skogen till. Det konstateras att det finns natur och andra grönområden i närheten, men inte den skogskänsla som denna skog ger. I analysen bedöms den södra delen av skogen vara mest värdefull för barnens lek, och denna del ingår inte i föreliggande detaljplaneförslag.

I planbeskrivningens konsekvensbedömning anges att områdets karaktär kommer att ändras i samband med byggnationen och upplevelsen av skog kommer att minskas. Miljöförvaltningen anser att denna beskrivning är en underdrift. Även om en del av skogen sparas, bedömer förvaltningen att ingreppen kommer vara så pass stora att den skogskänsla som finns idag till stor del kommer att försvinna med en exploatering enligt förslaget.

Trafikkontoret

I planförslaget anges att planförslaget stämmer väl överens med översiktsplanen och dess strategi att fysiskt koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö. Trafikkontoret menar att planförslaget är utformat i motsats till detta, då bostadsområdet är placerat i änden av en återvändsgata. Kopplingen till stadens övriga gatunät saknas.

Marken som tas i anspråk har stora rekreativa värden, inte minst för områdets barn. Dessa värden kommer till stora delar att försvinna då området bebyggs. Området har också stora naturvärden som spridningskorridor för flera arter och som länk i det så kallade eksambandet. Det vore lämpligt att se över placeringen av den tänkta bebyggelsen för att spara dessa värden.

I planförslaget anges att dagvatten ska fördröjas och tas omhand inom planområdet, men inte hur det ska ske. De begränsade ytorna inom de föreslagna fastigheterna kommer till stor del att hårdgöras. Hur dagvattnet ska hanteras behöver lösas och redovisning ske i det fortsatta planarbetet.

Kapaciteten i elnätet måste förmodligen förstärkas, enligt planbeskrivningen. Om detta innebär att en ny transformatorstation behöver utplaceras, så måste denna plats anges, inom eller utanför planområdet.

Den förlängning av Lingvägen som föreslås avslutas med en ny vändplats som, liksom gatan, föreslås vara allmän. Den yta som vändplatsen upptar redovisas i plankartan som en i det närmaste triangulär figur. Ur situationsplanen i planbeskrivningen kan man samtidigt utläsa att det uppstår restytor på allmän platsmark utanför vändplatsen, som kommer att bli svåra att hålla i drift. Vändplatsen ska ha en radie på minst 9 meter för att renhållningsfordon ska kunna vända. Ytan (benämnd "torg" i planbeskrivningen) ska vara asfalterad och inte plattsatt som på situationsplanen och plankartans redovisning av gatumarken ska ytmässigt överensstämja med själva vändplatsytan. I planförslaget föreslås gångbanan på gatans västra sida ligga på fastighetsmark (x-markering i planbestämmelserna) och inte på gatumark. Trafikkontoret motsätter sig denna konstruktion av skötselskäl. Vid den nordöstra byggnaden på plankartan visas att hushörnet ansluter dikt an mot gatumarken. Det är inte

möjligt att sköta och underhålla vare sig gatumark eller byggnader på fastigheten på ett hållbart och effektivt sätt med denna konstruktion.

Fastighetsmarken som gränsar mot naturmarken öster och väster om husen, sträcker sig endast (ca) två meter utanför fasadliv. Trafikkontoret vill se en redovisning av hur höjder ska klaras av inom fastighetsmarken och även hur höjdskillnaden tas om hand vid vändplatsens gräns mot branten vid dalgången. Murar på- eller slänter ut i naturmark är inte tillåtet.

Parkeringsstalet uppges uppgå till 0,7 platser per lägenhet. Trafikkontoret vill att parkeringstalet 1,0 ska hållas. Parkering redovisas som garageparkering och som markparkering. På östra sidan av gatan är tväreställda parkeringsplatser illustrerade på markplanet. Trafikkontoret vill att backningsrörelser mot gatan ska undvikas, varför parkeringarna bör placeras på ett annorlunda sätt. Angående den del av markparkering som planeras ske mellan husen sägs i planbeskrivningen att en avvägning måste göras för att skapa balans mellan parkering och en trivsam gårdsmiljö. Trafikkontoret ser gärna ett förtydligande av hur detta ska åstadkommas.

Planförslaget redovisar inte hur gatubelysning är tänkt att anordnas. Projektering och byggnation av sådan behövs på den nya lokalgatan.

Valet av system för avfall är i enlighet med stadens riktlinjer och avståndet från entré till behållare är acceptabelt, men en av sopkasunerna är placerad på det som är x-markerad gångbana på fastighetsmark, enligt plankartan. Detta är inte acceptabelt då det strider mot stadens riktlinjer för tillgänglighet, då fasta hinder inte får placeras i gångbana.

Mot bakgrund av de svårigheter och brister som trafikkontoret tycker sig kunna identifiera i planförslaget, så ser kontoret att gatan istället för att vara allmän med fördel kunde förläggas på kvartersmark. Fastighetsägaren kan därmed välja egna utformningslösningar oberoende av de krav som stadens ställer som väghållare. En förutsättning är dock att tillgänglighetsfrågorna ändå beaktas och att renhållningens krav på acceptabla avstånd till tömningsbehållare garanteras. Renhållningsfordonens krav på vändplansutrymme enligt avfallshandboken måste också säkerställas.

Exploateringskontoret

I planbeskrivningen föreslås det att vändplanen i slutet av gatan ska utformas som ett torg där bilar kan vända. Exploateringskontoret motsätter sig detta och anser att det ska vara en välgestaltad vändplan där eventuell körbana kan avgränsas med kantsten, körbanan ska beläggas med samma material som gatan. Då projektet har en begränsad budget anser exploateringskontoret att det är viktigare att planerad stödmur och räcke runt vändplanen får en gestaltning som håller en hög kvalitet än att anlägga ett torg. Vändplanens storlek bör utredas så att den klarar de krav som finns för vändradier samt att nödvändiga anläggningar som behöver byggas ryms inom planområdet. Om det skulle bli aktuellt i framtiden att exploatera mer i förlängningen av Lingvägen så skulle ett torg försämra möjligheterna för en förlängning av gatan.

I planbeskrivningen illustreras området på ett flertal sidor, dessa bör bearbetas då de inte stämmer med det som exploateringskontoret avser att bygga. På

sidan 11 illustreras en trappa i änden av gatan/vändplanen, trappan ska ej byggas och bör därför tas bort. Vändplanen illustreras med olika färger på olika bilder, den bör ha samma färg som gata då de ska beläggas med samma material. På sidan 16 är vändplanen markerad med torg/vändplan det bör endast stå vändplan. Vissa illustrationer visar träd som placeras på körbanan dessa bör tas bort.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet har i huvudsak ingen erinran mot planförslaget. Museet anser dock att nybebyggelsen bör inta ett större respektavstånd till byggnaden Farinet så att denna även fortsättningsvis kan uppfattas som en solitär i skogsterrängen. De föreslagna byggnaderna strax söder om Farinet bör förskjutas åt söder så att en större del av naturmarken närmast den befintliga byggnaden lämnas orörd. Vidare bör förlängningen av Lingvägen hålla samma avstånd till Farinet som den befintliga vägsträckningen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Det föreliggande förslaget innebär att man skapar en säckgata med vändzon i Lingvägens förlängning, något som rådet inte finner vara en särskilt stadsmässig lösning. Planmässigt bildar området således en enklav, med hög exploatering i kontrast till, och avskild från resten av området som ett slags "sovstad" mer i linje med 60-talets stadsplaneringsideal. Skönhetsrådet delar därför inte stadsbyggnadskontorets bedömning att förslaget följer översiktsplanens intentioner och att man genom den nya bebyggelsen kopplar samman Stockholms olika delar. För att överensstämna med översiktsplanen borde vägnätet, liksom bebyggelsen, planläggas så att stadsdelarna Hökarängen och Farsta länkas samman. Rådet skulle därför hellre se ett förslag med tydlig koppling mellan Lingvägen och Kvickensvägen - ett sådant skulle främja integrationen såväl som kommunikationen mellan de två stadsdelarna. Rådet avstyrker förslag till detaljplan.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Rådet anser att avståndet 250 m är för långt för kvittblivning av grovsopor och att det bör undersökas om det finns möjlighet att få det närmare, helst inomhus.

Övriga remissinstanser

Fortum Distribution AB

För att klara strömförsörjningen av planerad nybyggnation erfordras plats (E område om 7 x 7 meter) i området för etablering av ny elnätstation. Lämplig placering elektriskt, i södra delen av området. I övrigt har vi ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

AB Fortum Värme

Hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns. Vi kan erbjuda fjärrvärme, dock kan en anslutningsavgift behöva tas ut.

Telia Sonera Skanova Access AB

Telia Sonera Skanova Access AB (Skanova) har inget att erinra till planförslaget.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Tomträttshavare: Anser att detaljplanförslaget har en stark negativ påverkan för boende i kvarteret Farinen. Förslagets bebyggelse kommer väldigt nära det befintliga huset och tar anspråk av den närliggande naturmarken som används för rekreation. Förslaget innebär även att det blir mycket biltrafik framför kv Farinen och störningar vid garageinfarten mellan kv Farinen och den förslagna bebyggelse. Vi anser att både skalan i bebyggelse och dess placering är främmande för områdets karaktär.

Bo Lundblad har även lämnat in ett eget förslag till hur en utbyggnad i området skulle kunna se ut.

Berörda och sakägare

Boende inom fastigheten Farinet 1

Boende 1: Samrådsmötet var dåligt genomfört, de boende hade förväntat sig en panel som svarade på frågor så att alla hörde alla svar. Tycker att man inte kan jämföra höghus med skog.

Boende 2: Förslaget gynnar bara de som flyttar in i de nya husen. De boende i Farinet 1 och förskolan, tas ifrån möjligheten att njuta av naturen i området. Ökad biltrafik kommer negativt påverka miljön och de boende.

Boende 3: Lägenheterna på södra sidan Farinet 1 kommer att helt tappa sin sol under förmiddagen. Gräsmattan försvinner. Varför inte bygga husen längre västerut? Då finns mer plats för bilar. 130 lägenheter ger 130 bilar.

Boende 4: Motsätter mig inte byggnation av hus, men tycker att det finns bättre ställen. Vill inte att det byggs precis utanför våra uteplatser. Den befintliga vägen borde breddas. Skogen är värdefull för både djur och människor.

Boende 5: Har någon varit och tittat på området? Området är värdefullt för både djuren och människorna. Bygg på ängen nedanför istället. Förstör inte skogen.

Boende 6: Jag bor med min familj i Farinet. Området är idylliskt för barnfamiljer. Gräsplanen och skogsgläntan sydost om fastigheten är till stor glädje. Istället för skog kommer nu barnen att titta på en asfalterad yta utanför fönstret. De kommer heller inte att kunna leka fritt i sin närmiljö som de är vana till. Det är också dåligt för de äldre som bor här.

Farinet är klassat som "särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt" och det byggs till stor del på hur fastigheten har integrerats med det befintliga landskapet. Det är förvånande att stadsbyggnadskontoret inte anser att detta bryter mot plan- och bygglagens förbud mot att förvanska särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Boende 7: Kan inte se någon fördel med att bygga ut vägen och bygga hus utanför oss. Vi bor i en idyll med skogsdungen och dess värden. Det måste finnas en bättre plats att bygga på. Barnen går säkert till skolan här. Jag kommer ej att kunna utnyttja min terrass om det byggs.

Boende 8: Jag ser med bestörtning på stadsbyggnadskontorets förslag. Det verkar som att platsen är vald genom pilkastning. Ja kan knappt tänka mig ett mindre lämpligt område för att uppföra 6 sex höghus.

Jag har bott i området sedan det byggdes 1964. Området är en grön oas. Skogen nära är värdefull. Om området byggs kommer dessa värden att försvinna.

Med 130 nya lägenheter kommer Lingvägen som redan idag är hårt trafikerad belastas ytterligare. Många bilister kör redan nu snabbare än 30km/h. Barnen leker på trottoarerna. 0,7 platser per lägenhet i förslaget kommer innebära att belastningen på de befintliga parkeringarna ökar.

Man har tagit hänsyn till påverkan på habitatsnätverket för groddjur. Men hur påverkar projektet habitatsnätverket för oss som bor i kvarteret Farinet?

Boende 9: Varför väljer man att bebygga och förstöra en naturvärde blandskog med rikt djurliv? Den utsatta och kritiserade förorten ska alltså berövas en av de få tillgångar/ fördelar den har att erbjuda sina invånare; nämligen närhet till grönska och natur. I området finns ett flertal gårdar utan större naturintresse.

Övriga

Boende 1 i området: Jag protesterar och vill inte att ni bygger hus på södra Lingvägen. Om det måste byggas mer, bygg villor och radhus istället. Det är bättre för att befolkningen blandas.

Boende 2 i området: Jag tycker att det är en dålig idé att bygga flerfamiljshus i skogsområdet vid Kvickentorpsskolan. Jag vill inte att bygget ska störa mina barns utemiljö. Jag har ett barn i förskolan som är belägen på baksidan av Kvickentorpsskolan och en dotter börjar i skolan till hösten. Jag är själv klasslärare så jag vet värdet av utemiljö. Det borde finnas ett bättre ställe att bygga bostäder på i Farsta.

Boende 3 i området: Som boende på Kvickensvägen är jag mån om det begränsade ljus vi får under årets ljusare årstider och motsätter mig starkt att det uppförs 10-våningshus som ska begränsa det ytterligare.

Person 1 m fl: Detta skogsområde är verkligen vackert och vi behöver detta för vår rekreation, livsglädje och för syrets skull. Djuren blir påverkade.

Person 2: Stockholm lider av akut trängsel inom skola vård och omsorg. Fast allra tydligast syns det naturligtvis på våra vägar och i kollektivtrafiken. Det går inte att fortsätta spå på trängselproblematiken.

130 lägenheter låter inte mycket men sammantaget med alla bostäder som byggs i länet blir det en enorm påspädning av det befolkningsöverskott som hotar att så småningom totalt slå ut trafiken på våra vägar och i kollektivtrafiken.



Dessutom innebär åtgärden negativ påverkan på natur som är värdefull för boende i området men även den skolmiljö som den utgör del av för eleverna på Kvickenstorpskolan.

För äldre kan det vara direkt traumatiskt att förlora en vitsippebacke eller ett älskat träd i sin närmiljö. Stockholm är inte bara en föryngringsyta. Här lever människor med själsliga behov också.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret anser att en placering, som bättre anpassar sig till områdets och naturmarkens ekologiska värden, rekreativa upplevelsevärden och biologiska mångfald går att uppnå i närområdet. Den alternativa placeringen överensstämmer med intentionerna i översiktsplanen vilken betonar strävan att koppla samman stadsdelar. Den tidigare placeringen besitter fortfarande potential för förtätning och kan vara möjlig att utveckla med bebyggelse någon gång i framtiden.

Kontoren tillsammans med byggherren föreslår att bebyggelsen i detta projekt placeras något söderut där också mer stadsmässig bebyggelse kan tillskapas.

I det fortsatta planarbetet behöver bebyggelsens form, omfattning, gestaltning och skala studeras närmare, exempelvis att byggnaderna behöver hantera olika skalor och karaktär.

Även frågor rörande buller, angöring, transport, placering av ny förskola och gymnastiksal, påverkan på skolgård, avfallshantering och skuggning behöver hanteras.

Jonas Claeson
Enhetschef

Renoir Danyar
planarkitekt