

Detaljplan för del av fastigheten Farsta 2:1 m.fl. område vid Filipstadsbacken i stadsdelarna Larsboda och Farsta strand, S-Dp 2020-07097



Planområde markerat med röd linje.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostäder i flerbostadshus, en förskola och lokaler för centrumändamål, park, natur och gata. Studerat förslag innehåller cirka 710 bostäder. En ny torgbildning ska möjliggöras intill västra entrén till Farsta strands pendeltågsstation. Genom skala, placering och innehåll ska den nya bebyggelsen bidra till att utveckla området intill Farsta strands pendeltågsstation och stärka platsen som knutpunkt för hållbart resande.

Vidare syftar detaljplanen till att stärka och möjliggöra för en utveckling av de offentliga rummen samt bidra till ökad framkomlighet för gående och cyklister, ökad orienterbarhet och ökad trygghet i området. Bebyggelsen ska till skala och höjd relatera till och förstärka topografin, vilket kännetecknar Farstas stadsmiljö. Målpunkter markeras med högdelar i avvikande skala.

Planen möjliggör för ny bebyggelse med lamellbyggnader och punkthus som huvudsakligen placeras utmed gatorna Filipstadsbacken och Brattforsgatan. Bebyggelsens skala varierar mellan fem våningar med en indragen våning i planområdets lägre belägna delar och 13 våningar i planområdets högst belägna delar. Två högdelar på 10 våningar ska markera torget och korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan som viktiga målpunkter i området.

Delar av bebyggelsen placeras i de mer svårtillgängliga delarna i utkanten av det centrala parkrummet Klippbacken. Parken föreslås rustas upp och kompletteras med fler funktioner som passar en bredare målgrupp. Parkens entréer ska tydliggöras och nya trappkopplingar och en ny gång- och cykelkoppling ska bidra till att tillgängliggöra platsen.

Torgbildningen är tänkt att fungera som mötesplats i området samt användas för omhändertagande av skyfallsvatten. Lokaler för centrumverksamhet ska finnas intill torget, vid korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan, samt vid Filipstadsbackens norra del. En förskola möjliggörs i planområdets norra del.

Parkering anordnas i garage eller genom parkeringsköp i ett närliggande planerat parkeringsgarage, samt genom samnyttjande i befintligt bestånd i närhet till planområdet.

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	25 juni 2024- 24 september 2024
Granskning	december 2025
Antagande	maj 2026

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	5
Förutsättningar	12
Planförslag	28
Konsekvenser	71
Tidplan	88
Genomförande	88

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 (Ramboll, 2024-05-08)*
- *Miljöteknisk markundersökning (Golder, 2021-12-01)*
- *Miljöteknisk markundersökning, Brattforsgatan (WSP, 2024-03-19)*
- *Naturvärdesinventering (WSP, 2024-04-18)*
- *Fågelinventering (WSP, 2024-01-24)*
- *Fladdermusinventering (WSP, 2024-01-24)*
- *Parkerings-PM (Tyréns, 2024-04-26)*
- *PM Geoteknik för delområde väst och öst (Geoteknologi, 2024-04-05)*
- *PM Geoteknik för delområde norr (GeoStatik, 2022-10-25)*
- *Skyfallsutredning (Ramboll, 2024-05-02)*
- *Trafikbullerutredning för delområde väst (Tyréns, 2024-06-03)*
- *Trafikbullerutredning för delområde öst (Tyréns, 2024-06-03)*
- *Trafikbullerutredning för delområde nord (Structor, 2024-05-24)*
- *Riskbedömning: stömljud och vibrationer, Filipstadsbacken (Tyréns, 2024-04-04)*
- *Riskbedömning: stömljud och vibrationer, Brattforsgatan (Tyréns, 2024-04-04)*
- *Trafikutredning (Tyréns, 2024-04-26)*
- *Parkeringsutredning (Tyréns, 2024-04-26)*
- *Risikanalys för delområde väst och öst (BSL, 2024-04-04)*

Övrigt underlag

- *Solstudier (Kod arkitekter, Fojab arkitekter, White arkitekter, AIX arkitekter)*
- *Kulturmiljö PM (White arkitekter, 2024-04-15)*

Medverkande

Planen är framtagen av Golnaz Mirheidari på stadsbyggnadskontoret med stöd av plankonsult Lisa Rooth, från

Norconsult, representanter från ett flertal av stadens berörda förvaltningar samt i samverkan med byggaktörer och deras konsulter.

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostäder i flerbostadshus, en förskola och lokaler för centrumändamål, park, natur och gata. Studerat förslag innehåller cirka 710 bostäder. En ny torgbildning ska möjliggöras intill västra entrén till Farsta strands pendeltågsstation. Genom skala, placering och innehåll ska den nya bebyggelsen bidra till att utveckla området intill Farsta strands pendeltågstation och stärka platsen som knutpunkt för hållbart resande.

Ny bebyggelse ska utformas och gestaltas för att utgöra ett samtida tillägg av Farstas karaktäristiska hus i park. Vidare syftar detaljplanen till att stärka och möjliggöra för en utveckling av de offentliga rummen samt bidra till ökad framkomlighet för gående och cyklister, ökad orienterbarhet och ökad trygghet i området. Bebyggelsen ska till skala och höjd relatera till och förstärka topografin, vilket kännetecknar Farstas stadsmiljö. Målpunkter markeras med högdelar i avvikande skala.

Huvuddrag

I planområdets lägre delar ges bebyggelsen en skala på fem våningar med en indragen våning. Byggnaderna norr om Brattforsgatan trappar upp i terrängen mot skivhusen i norr och ges en skala på sex våningar med en indragen våning. Två högdelar på 10 våningar markerar torget och entrén till pendeltågsstationen samt korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan. Områdets högsta punkt i vid Filipstadsbackens norra del förstärks med fem punkthus i en skala på 13 våningar.

Bebyggelsen placeras huvudsakligen utmed gatorna Filipstadsbacken och Brattforsgatan och entréer orienteras mot gata för att bidra till ett mer levande och tryggt gaturum. Delar av bebyggelsen placeras i utkanten av det centrala parkrummet Klippbacken. På det sättet bevaras de gröna värdena, samtidigt som den bidrar till att stärka parken som en viktig mötesplats i området. Parken är tänkt att rustas upp och utvecklas med funktioner som passar en bredare målgrupp. Parkens entréer ska tydliggöras och nya trappkopplingar och en ny gång- och cykelkoppling ska bidra till att tillgängliggöra platsen.

Torgbildningen är tänkt att fungera som mötesplats i området och användas för omhändertagande av skyfallsvatten. Lokaler för centrumverksamhet ska finnas intill torget, vid korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan, samt vid Filipstadsbackens norra del.

Planområdet omfattar tre delområden: västra, östra och norra. Längs Brattforsgatan i det västra delområdet placeras bebyggelsen utmed Brattforsgatan och intill parken. Utmed Filipstadsbackens sydöstra del ligger det östra delområdet med bebyggelse på båda sidor om gatan. På höjden vid Filipstadsbackens norra del, omgärdat av fem skivhus och ett punkthus, ligger det norra delområdet. Här föreslås fem punkthus som placeras kring en central grönyta. Fyra av punkthusen byggs samman i två par med en gemensam sockel. I en av sockelvåningarna finns möjlighet att anordna förskola med tillhörande förskolegård.

Parkering anordnas i garage eller genom parkeringsköp i ett närliggande planerat parkeringsgarage. Möjlighet finns även att samnyttja parkering i närliggande befintligt bestånd.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Det aktuella området ligger i Larsboda/Farsta strand vid Filipstadsbacken och Brattforsgatan och omges av Nynäsbanan i söder, Filipstadsbacken och Mårbackagatan i öster och nordöst samt Ågesta broväg i väster. Området upptas idag huvudsakligen av ett park- och skogsområde med gång- och cykelvägar samt parkeringsplatser. Topografin är kuperad med lägsta nivå närmast järnvägen i söder.

Planområdet är cirka 4,6 hektar och omfattar hela eller delar av fastigheterna:

- Del av Farsta 2:1 som ägs av Stockholms stad.
- Tärnö 1 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Heba fastighets AB.
- Ekerö 7 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder.
- Nåttarö som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder.
- Farsta 2:10 som ägs av Stockholms stad
- Larsboda 2:7 som ägs av Stockholms stad



Karta över planområdet som är markerat med röd linje.

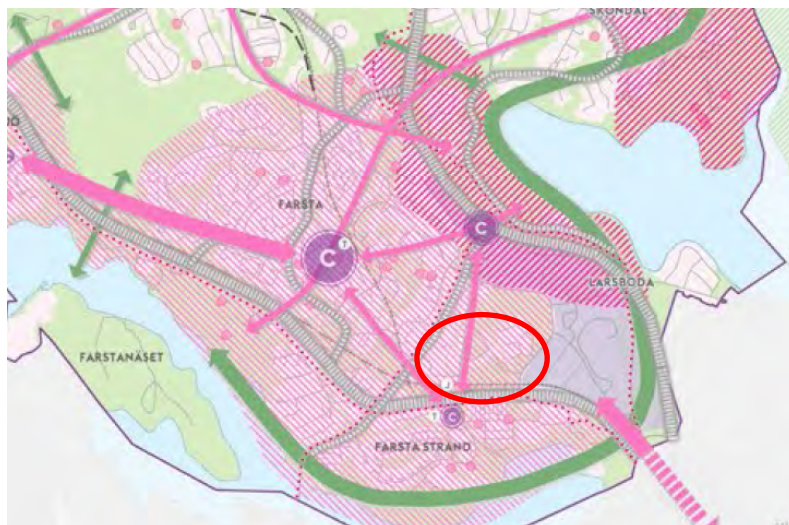
Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Området ingår i ett utpekade strategiskt stadsutvecklingsläge enligt Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2050. Strategiskt stadsutvecklingsläge innefattar områden som generellt sett har en hög regional tillgänglighet och potential att utvecklas till mångsidiga och funktionsblandade stads- och bebyggelsemiljöer.

Översiktsplan

Farsta är i översiktsplanen utpekade som ett av fyra fokusområden i staden. Att skapa levande stadsmiljöer samt att tydliggöra och utveckla kopplingar till omkringliggande stadsdelar och grannkommuner är viktigt. Översiktsplanen pekar ut strategiska samband mellan Farsta centrum, Larsboda och Farsta strand som avses stärkas. Planområdet ingår i ett stadsutvecklingsområde där omfattande komplettering föreslås, bland annat med bostäder, service, verksamheter, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att förstärka de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor är en viktig del i stadsutvecklingen.



Karta över Farstas utvecklingsmöjligheter- översiktsplan för Stockholms 2018. Planområdet är ungefärligt markerat med röd linje.

Program för Tyngdpunkt Farsta

Planområdet omfattas av Program för Tyngdpunkt Farsta där en förtätning med cirka 8 000 nya bostäder föreslås. Farsta ska utvecklas med en blandad stadsbebyggelse där en flexibel användning av bottenvåningarna möjliggörs. Huvudvägar ska omvandlas till urbana stråk där gång- och cykeltrafik prioriteras och där bebyggelse placeras längs med gatorna. Naturlandskapets påtagliga närvaro i stadsmiljön ska omhändertas och framhävas, men inordnas i en tätare bebyggelsestruktur.



Karta över utvecklingsförslag för Farsta. Bild från program för Tyngdpunkt Farsta. Planområdet är ungefärligt markerat med röd linje.

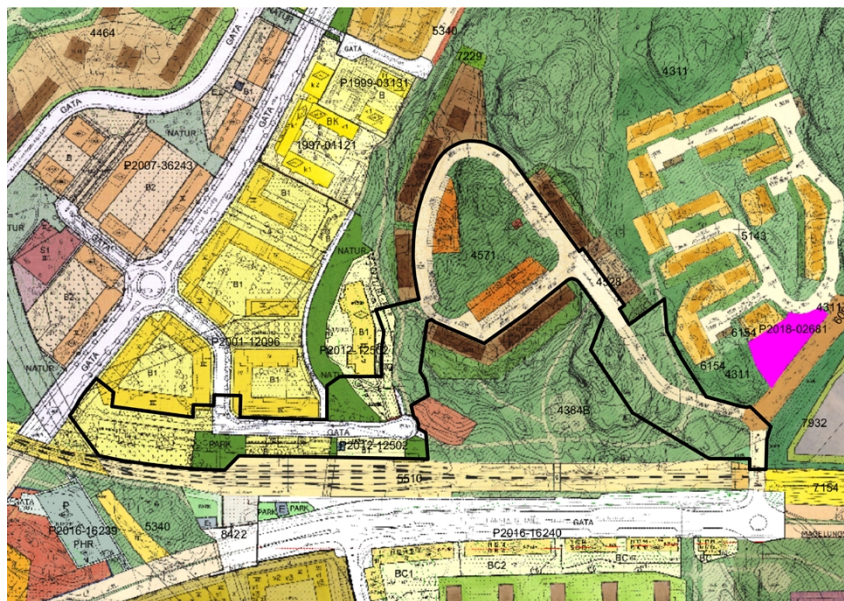
Gällande detaljplan

Planområdet berörs av fem gällande detaljplaner:

- P2001–12096
- P2012–12502

- Pl.4571
- Pl.4384B
- Pl.5510 Del 1
- Pl.4528

Planområdet är idag planlagt som parkering, natur, park, gata, och vårdboende. Ingen plan har genomförandetid kvar.

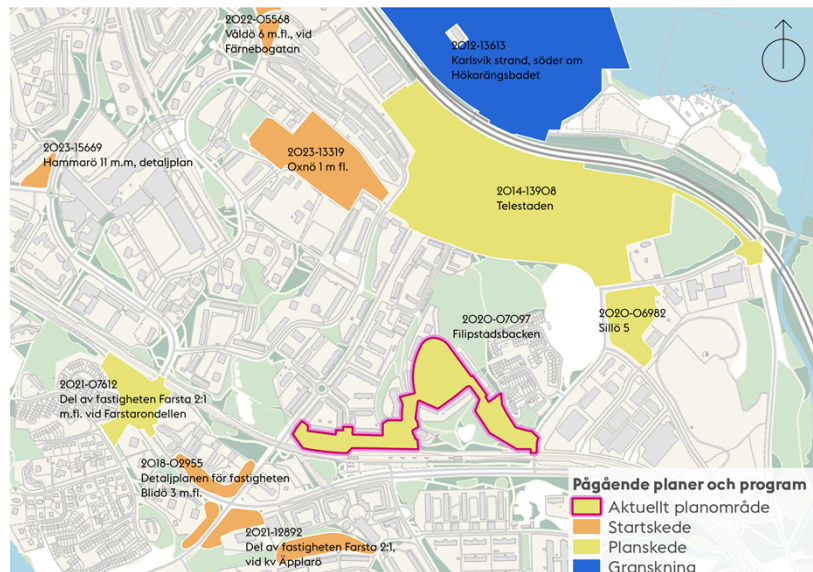


Bilden visar en sammanställd planmosaik av gällande detaljplaner i området. Planområdets avgränsning markerad med svart linje.

Pågående detaljplaner i närområdet

I närhet av planområde finns fem pågående detaljplaner:

- Telestaden (dnr:2014–13908). Innehåll: bostäder, skolor, förskolor, handel, kontor, parker med mera.
- Sillö 5 (dnr:2020–06982). Innehåll: bostäder, en förskola och lokaler.
- Oxnö 1 m.fl. (dnr:2023–13319). Innehåll: bostäder och lokaler.
- Del av fastigheten Farsta 2:1 m.fl. vid Farstarondellen (dnr:2021–07612). Innehåll: bostäder, lokaler och ombyggnation av Magelungsvägen och Farstavägen.
- Värmdö, Gränö och Blidö (dnr:2018–02955). Innehåll: bostäder, en förskola och lokaler.
- Del av fastigheten Farsta 2:1 vid kv Äpplarö (dnr:2021–12892). Innehåll: bostäder



Karta som visar planområdets läge och avgränsning samt pågående detaljplaner i närområdet.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 26 november 2020 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete för Filipstadsbacken. En kompletterande startpromemoria för utökning av planområdet beslutades i stadsbyggnadsnämnden den 9 juni 2022.

Markanvisning

I planområdet finns fyra markanvisade byggaktörer. Exploateringsnämnden markanvisade 14 juni 2018 delar av planområdet till AB Familjebostäder och Byggvesta Development AB. Den 14 juni 2022 markanvisades delar av planområdet till Heba fastighets AB och resterande delar till Heba Fastighet AB, AB Familjebostäder och Nordr Sverige AB den 25 augusti 2022.

Riksintressen

Nynäsbanan och pendeltågstationen Farsta strand är riksintresse för kommunikationer och ligger i anslutning till planområdets södra gräns.

Stockholmsöverenskommelse

I och med 2013 års Stockholmsöverenskommelse gällande utbyggnad av tunnelbanan och ökat bostadsbyggande har Stockholms stad förbundit sig att bygga totalt 45 900 bostäder. Av dessa ska 40 000 uppföras i Söderort.

Byggnadsordningen

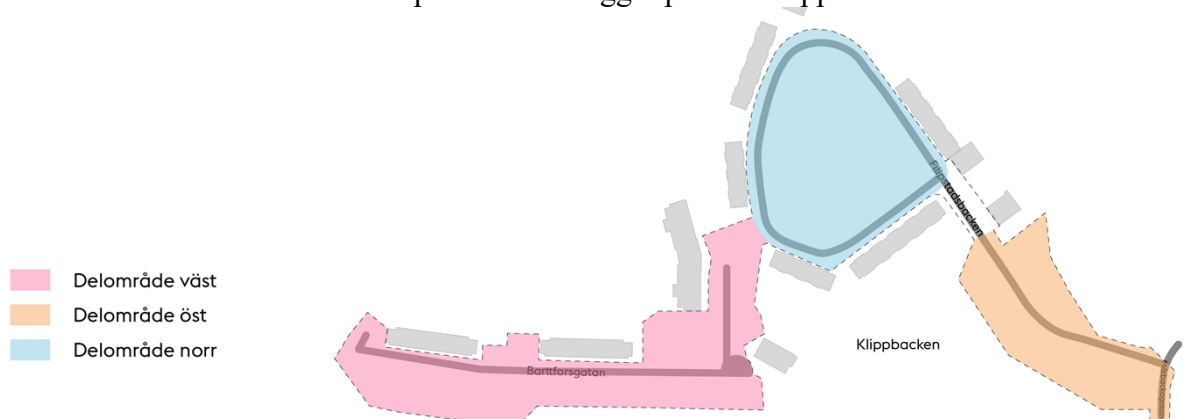
I Stockholms byggnadsordning benämns Farsta och Farsta strand som tillhörande stadsbyggnadskaraktären tunnelbanestad. På 1950-talet ökade inflyttningen till Stockholm, tunnelbanan byggdes ut, och ABC-staden tog form. Planen för Farsta antogs 1955 och präglades av ABC-stadens grundläggande tankar om att integrera arbetsplatser, bostäder och centrumfunktioner. I vägledningen lyfts flera aspekter som är viktiga att ta hänsyn till vid utveckling av tunnelbanestäder, bland annat att centrala stråk ska utvecklas med nya bebyggelse. Nya byggnader inom befintlig struktur ska utformas utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse. Kompletteringsbebyggelse ska utformas utifrån ett helhetsperspektiv.

Förutsättningar

Planområdet delas in i tre delområden med olika förutsättningar:

- Delområde öst – östra delen av planområdet vid sydöstra delen av Filipstadsbacken, och vid korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan.
- Delområde väst – västra delen av planområdet vid Brattforsgatan.
- Delområde norr – norra delen av planområdet vid norra delen av Filipstadsbacken, "ringen".

Centralt i planområdet ligger parken Klippbacken.



Bilden visar delområden inom planområdet och befintlig bebyggelse.

Landskapsbild och stadsbild

Planmönster och stadsrum



Bild som visar befintlig bebyggelse i anslutning till planområdet. Planområdets avgränsning markerad med röd linje.

1950-talets bebyggelse präglas av ett relativt fritt planmönster där volymer placerats efter terrängen uppdelat i separata enklaver. Årsringen består av Filipstadsbackens flerbostadshus med skivhus i nio våningar, före detta butiksbyggnader som idag är förskola och handel, flera radhuslängor i två våningar samt tidigare skolbyggnader invid Ågesta broväg i en till fem våningar. De varierande hushöjderna följer landskapets topografi. Uppdelningen i enklaver ger en relativt gles bebyggelsestruktur som omges av naturmark och park. Kring området finns större vägar med matargator som leder trafiken in till bostadsområdena. Trafikseparerade gångstråk kopplar samman bebyggelseenklaverna.

2000-talets volymer har en mer stadsmässig struktur med kringbyggda halvöppna gårdsrum. Bebyggelsen är uppförd i två till fem våningar med lägre volymer i anslutning till den tidigare skolbebyggelsen utmed Ågesta broväg. De högre volymerna ligger mot järnvägen. Byggnaderna är placerade längs med gatorna och bidrar till ett sammanhållet gaturum. Breda angöringsgator med kantstensparkering sträcker sig in mellan gårdarna. Parkeringshus är placerade intill järnvägen i områdets södra del.

Till följd av det varierande landskapet och av den i huvudsak friliggande bebyggelsen som följer topografin, har området en oregelbunden och uppbruten karaktär. Även taklandskapet är varierat med en blandning av sadeltak i olika vinklar, pulpettak och platta tak. Skivhusen vid den norra delen av Filipstadsbacken

sticker upp över den övriga bebyggelsen och utgör tydliga orienteringsmarkörer i området.



Bilden visar befintlig bebyggelse och utbyggnadsår. Området domineras av bebyggelse tillkommen under 1950- och 2000-talet. Den sentida bebyggelsen har främst förlagts i områdets sydvästra utkant utmed Ågesta broväg. Bild: White arkitekter.

Landskapsbild

Landskapet i området är kuperat och präglas av det typiska sprickdalslandskapet som är karakteristiskt för Stockholm. Den högsta punkten i planområdet finns vid Filipstadsbackens norra del.

Sprickdalslandskapet kännetecknas av branta sluttningar och långsträckta dalgångar som skapar en varierad miljö. Exponerade bergsknallar och skogklädda höjdparter är typiska inslag. Planområdet domineras av grönska och är rikt på äldre träd vilka är en viktig del av områdets identitet.

Bostadsnära grönska finns i planområdets norra del, i form av en större sparad naturyta, samt kring bostadskvarteren inom området. Mot gårdsrummet kantas flerbostadshusen av förgårdsmark av mer strukturerad karaktär.

Parken Klippbacken ritades av den kända trädgårdsarkitekten Erik Glemme enligt Stockholmsskolans ideal för ABC-staden med karaktären av en större bostadsgård med tidstypiska sociala

funktioner. Parken är mycket hög grad välbevarad i sin karaktär genom dess former, funktioner och material och utgör en god

representant av en större bostadsnära park från 1960-talet. Parken är till sin karaktär och innehåll präglad av den tidens sociala och politiska ideal för ytterstaden där stort fokus låg på barnens behov.

Parken har en naturlig karaktär och ramar in av den kuperade terrängen. Klippbacken erbjuder möjligheter till lek, promenader, avkoppling och social samvaro. Denna typ av grönområden utgör gröna oaser i den tätbebyggda miljön och kompletterar de större stadsdelsparkerna och naturområdena.



Bilder som visar parken Klippbacken. Bild: White arkitekter

Befintlig bebyggelse

Ingen bebyggelse finns inom planområdet, med undantag för ett öppet garage i två våningar som ligger i områdets västra del. Angränsande bebyggelse är huvudsakligen uppförd under 1950-talet och 2000-talet. 1950-talsbebyggelsen ligger i anslutning till planområdets östra och norra delar och 2000-talsbebyggelsen ligger i anslutning till planområdets västra delar, utmed Ågesta broväg. Vid den västra entrén till parken finns en fristående församlingslokal i en våning, uppförd på 1980-talet.



Bilder som visar befintlig bebyggelse längs Brattforsgatan, församlingslokalen, äldreboende och bebyggelse vid Filipstadsbacken. Bilder: Google street view

Kulturhistoriskt värdefull miljö

I Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering är delar av den bebyggelse som ligger i anslutning till planområdet markerad som gul, vilket innebär att de bedömts vara av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av ett visst kulturhistoriskt värde. Övrig bebyggelse är skrafferad vilket innebär att den ännu inte har klassificerats.



Stockholms stads karta med Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering. Planområdets avgränsning markerad med röd linje. Bild: Stockholms stadsmuseum.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet omfattar mindre delar av parken Klippbackens utkanter, samt ett naturområde som omgärdas av gatan Filipstadsbackens norra del. Marken utgörs huvudsakligen av gräsytor, träd- och slyb eklädda sluttningar samt karaktäristiska bergsknallar.

I delområde norr är marken till stor del kuperad med svackor och höjder och branta bergsvägg. Naturen och utgörs av talldominerad, gles blandskog av hällmarkskaraktär, med inslag av bland annat ek och björk, samt berg i dagen.

Klippbacken är starkt kuperad med synliga bergsknallar i norr som utgör karaktärsskapande element i landskapsbilden. Flertalet större ekar finns i parkens centrala och södra delar.

Marken i delområde väst, utmed Brattforsgatan, utgörs främst av hårdgjorda markparkeringar omgivna av klippta gräsytor och några träd.

Naturvärden

Träd

Parken Klippbacken utgörs främst av ekdominerad ädellövskog med inslag av björk, asp och enstaka tall. I de södra delarna har skogen lundkaraktär och i nordöst finns upphöjda hällmarker med talldominerad, gles blandskog.

Planområdet ligger inte i Stockholms stads utpekade ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO).

En naturvärdesinventering (NVI) har tagits fram för planområdet. Inom investeringsområdet har 110 träd bedömts vara särskilt värdefulla ur naturhänsyn; 22 träd bedöms som särskilt skyddsvärda enligt Naturvårdsverkets definition och 88 träd bedöms ha övriga naturvärden.

- | | |
|--|---|
|  Inventeringsområde |  Övrigt barrträd |
|  Särskilt skyddsvärt barrträd |  Övrigt lövträd |
|  Särskilt skyddsvärt lövträd | |



Karta över de naturvärdesträd som inventerats och mätts in inom planområdet. Bild: WSP

Totalt identifierades 13 naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet varav ett objekt med naturvärdesklass 2 (högt naturvärde), fyra objekt med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och åtta objekt med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde).

Majoriteten av de höga naturvärdena är knutna till ekrika lundmiljöer som återfinns i den södra delen av Klippbacken (objekt 1, 2 och 3) och utgör viktiga livsmiljöer och spridningsstråk för många eklevande arter.

- | | |
|---|--|
|  Inventeringsområde |  Högt naturvärde |
| |  Påtagligt naturvärde |
| |  Visst naturvärde |



Karta över identifierade naturvärdesobjekt. Bild: WSP.

I den västra delen av planområdet har inga naturvärden påträffats.

De viktigaste livsmiljöerna och kommunala spridningssambanden i närområdet bedöms idag finnas kring Drevviken i nordost, främst i Karlsvik och Larsboda där det finns stora sammanhängande ekmiljöer längs med Drevvikens stränder. Vid planområdet är spridningsmöjligheterna för eklevande arter

begränsade och sammanbindningsgraden mycket låg främst på grund av omgivande bebyggelse och infrastruktur.

Fåglar

En fågelinventering genomfördes under häckningsperiod våren 2023. Totalt noterades 26 fågelarter inom inventeringsområdet, av dessa utgjordes tio av skyddsvärda arter. Merparten av de skyddsvärda fågelarter som noterades uppehöll sig i parken Klippbacken där växtligheten är tätare och relativt rik på insekter. Detta sammanfaller med de områden som pekats ut som mest värdefulla i naturvärdesinventeringen.

Fladdermöss

Resultatet från genomförd fladdermusinventering tyder på att parken Klippbacken nyttjas av ett fåtal olika fladdermusarter. Sammanlagt påträffades fyra arter: dvärgpipistrell, nordfladdermus, större brunfladdermus och vattenfladdermus. Bäst förutsättningar bedöms finnas i parkens södra delar där det finns några träd med håligheter som potentiellt kan utgöra boplatser för dvärgpipistrell. Den mest troliga platsen för en potentiell yngelkoloni bedöms vara en grov ek som står söder om gräsytan centralt i området, markerad som träd 161 i trädinventeringen. Ytterligare två träd, nummer 180 och 229, har bedömts som potentiella koloniträd.

Naturområdet i norr bedöms vara mindre lämpligt för fladdermöss då området främst utgörs av ung barrskog på hällmark och saknar viktiga strukturer som ger högre insektsproduktion. Detta område utgörs av ett relativt litet skogsparti som omges av belysta vägar och bebyggelse, vilket missgynnar fladdermöss.



Kartan visar resultatet från trädinventeringen 2021. Träd markerade med blå bedöms vara potentiella koloniträd för fladdermöss. Bild: WSP.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet omfattar delar av Klippbacken som är den enda parken i Larsboda stadsdel. Centralt i parken finns en större oval gräsyta som används som pulkabacke vintertid och picknickyta under somrarna. Parken innehåller idag främst lekutrustning för yngre barn.

Klippbacken har brister och är i behov av upprustning. Området är bullerutsatt och har begränsad tillgänglighet med branta lutningar. Entréer till parken är otydliga och dolda. Buskage skapar hinder för överblickbarhet i delar av parken som upplevs otrygg under vissa tider av dygnet.

Grönytefaktor (GYF)

Enligt stadens hållbarhetskrav ska alla byggaktörer arbeta med grönytefaktor (GYF) vid utformning av kvartersmark.

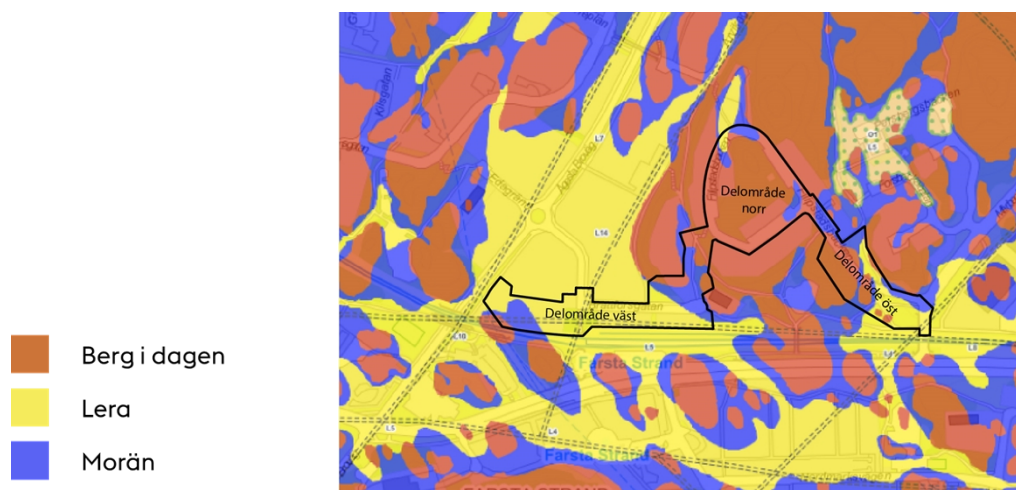
Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Marken i delområde öst består främst av fastmark med morän och ytnära berg. I öster gränsar fastmarken till lösjordsområden med lera. Uppmätta jorddjup i området varierar från noll till mer än 15 meter.

Marken vid delområde väst består generellt av fyllning på lera, som underlagrats av morän/frikationsjord på berg. I östra och sydöstra delen av området består jorden av fyllning på morän/frikationsjord ovan berg.

Delområde norr utgörs av ett höjdparti med berg.



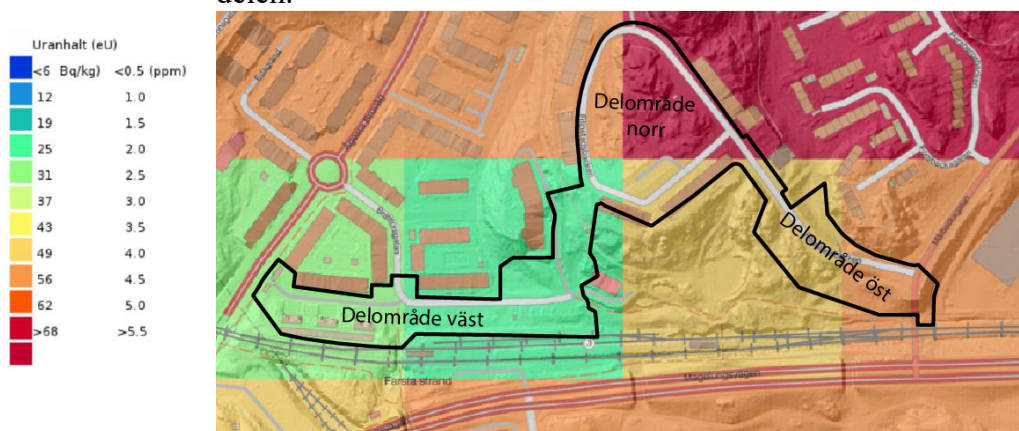
Bilden visar Byggnadsgeologiska kartan. Planområdets avgränsning markerad med svart linje. Bild: Stockholms byggnadsgeologiska karta.

Ras/skred

I delområde öst och norr har inga stabilitetsanalyser utförts. Fördjupade analyser behöver utföras inför planerad schaktning i delområde öst. Inga geotekniska problem bedöms finnas för grundläggning i norra delområdet.

Markradon

Baserat på SGU:s flyggeofysiska kartor för uran bedöms radonrisken vara hög i den norra delen av planområdet, normal/hög i den östra delen och låg/normal inom den västra delen.



Kartan visar Uranhalten i mark enligt SGU:s gammaspektrometriska mätningar. Planområdets avgränsning markerad med svart linje. Bild: Geoteknologi

Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger inom ett avrinningsområde där avrinning av yt- och grundvatten främst sker bort från området till lägre belägna delar. Inom området sker troligen i viss mån infiltration av nederbörd till grundvattenmagasin.

I planområdets västra del har mätningar av grundvattennivåer utförts i tre rör. Grundvattnets trycknivå har uppmätts till cirka 1,8 – 2,3 meter djup under markytan. Därutöver har grundvattennivån i ett befintligt rör, beläget mellan Brattforsgatan och Nynäsbanan, uppmätts till cirka 2,5 meters djup under markytan.

I planområdets östra del har inga undersökningar av grundvattenförhållandena utförts. Där bedöms grundvattennivån i hög grad vara nederbördsberoende och sjunka undan helt under perioder med mindre nederbörd. Risk för högre grundvattentrycknivåer kan tänkas uppstå under perioder med rik nederbörd.

Miljökvalitetsnormer för vatten

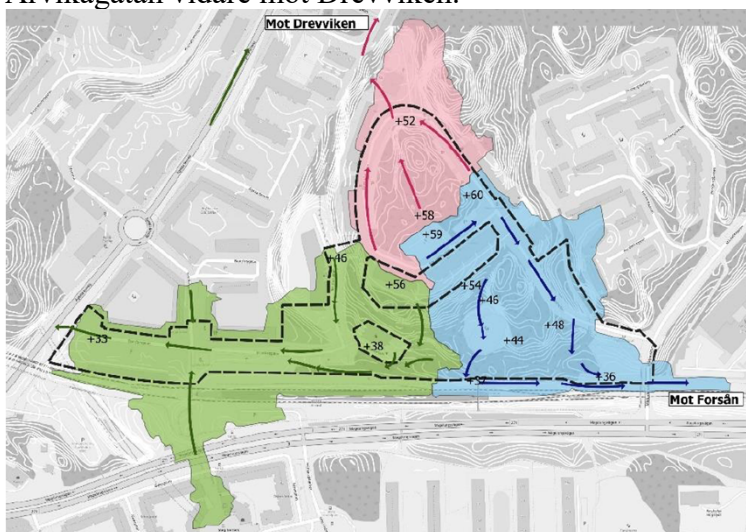
Recipienter för planområdet är Drevviken (SE656793-163709) och Tyresån-Forsån (SE657067-163219) dit vatten avleds både via ytlig avrinning samt via ledningsnät (tekniska avrinningsområden).

Både i Forsån och Drevviken är övergödning och höga koncentrationer av fosfor samt flera miljögifter ett problem. Halterna av fosfor har minskat sedan 1970-talet då ett avloppsreningsverk lades ned och de lokala avloppssystemen anslöts till Stockholms avloppsnät.

Enligt VISS juni 2024 har Drevviken otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Aktuella miljökvalitetsnormer anger att vattendraget ska uppnå god ekologisk status år 2033 och god kemisk ytvattenstatus år 2027. Tyresån – Forsån harmåttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Till mååret 2027 ska vattendraget uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus.

Dagvatten

Den ytliga avrinningen inom planområdet är fördelat i tre riktningar; norrut, österut och västerut. Vatten från den östra delen av planen (delområde öst och delar av parken Klippbacken) avrinner ytligt till Forsån. Den västra delen avrinner mot en lokal lågpunkt på Brattforsgatan och därifrån vidare mot en stor lågpunkt där Ågesta Broväg passerar under Magelungsvägen. Om lågpunktens tröskelnivå nås rinner vattnet vidare norrut mot Drevviken. Den norra delen av planområdet avrinner norrut via Arvikagatan vidare mot Drevviken.

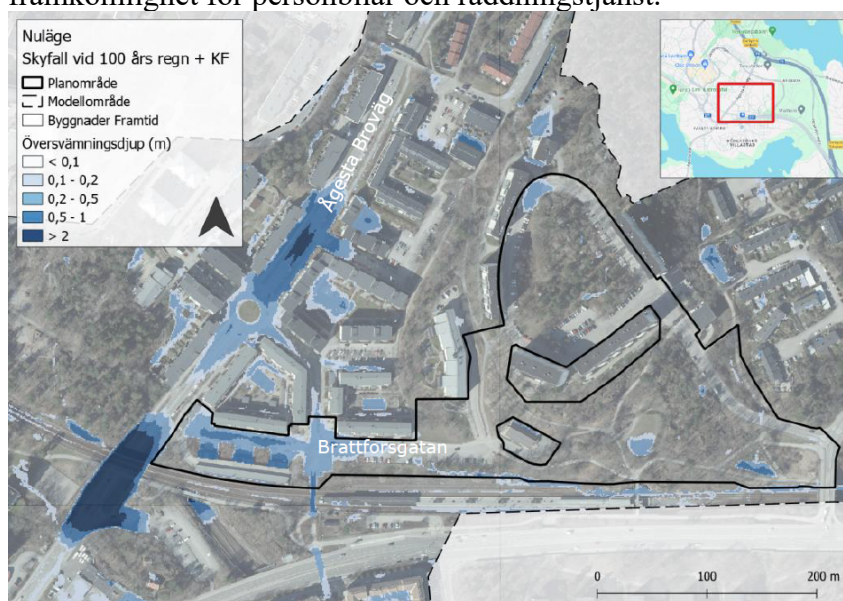


Kartan visar ytliga avrinningsområden inom planområdet (Scalگو Live, 2023). Grönt och rosa område avrinner mot Drevviken och blått mot Forsån. Pilar visar ung. flödesriktning. Bild: Ramboll.

Merparten av planområdets dagvatten avleds via ledningsnät i Ågesta broväg mot Drevviken. Ledningsnätet korsar Nynäsvägen och har sitt utlopp i en befintlig skärmbassäng i nordvästra Drevviken. Planområdets östra del avleds mot Forsån som i sin tur mynnar i Drevviken. En del av Filipstadsbacken avvattas till naturmark vid Mårbackagatan och därifrån ytligt österut mot ledningsnät med utlopp i Forsån nedströms. Det finns också en del som avvattas längs järnvägen ner till Forsån.

Översvämningsrisker

Den västra delen av planområdet vid Brattforsgatan bedöms vara utsatt för översvämningsrisker vid stora regnmängder. Modellresultatet för nuläget visar att skyfallsvattnet rinner mot lågpunkten på Brattforsgatan och när ytorna fyllts bräddar vattnet västerut mot Ågesta Broväg utanför planområdet. Vid skyfall uppkommer betydande vattensamlingar både längs Brattforsgatan och de två identifierade lågpunkterna på Ågesta Broväg. Ågesta Broväg är den enda tillfartsvägen till Brattforsgatan och identifierade översvämningsområden på vägen begränsar framkomlighet för personbilar och räddningstjänst.



Karta över beräknat maximalt översvämningsdjup vid ett 100-årsregn och vid nuläget (klimatfaktor 1,25). Ortofoto 2023-01-11, Lantmäteriet. Bild: Ramboll.

Offentlig och kommersiell service

Skola och förskola

Förskolan Kavat ligger i anslutning till planområdet i norr och den är den enda förskolan i stadsdelen Larsboda.

Närmsta grundskolor är Hästhagsskolan i Farsta upp till årskurs 9 och Farsta Strandskolan upp till årskurs 3. Skolorna ligger ca 650 meter respektive 400 meter från planområdet.

Sjukvård

Inom cirka 1,5 kilometers gångavstånd från planområdet finns Farsta Centrum med läkarmottagningar, vårdcentral, tandläkare, fysioterapeut och psykiatrimottagning.

Kommersiell service

I anslutning till planområdet vid Brattforsgatan finns två restauranger. I Farsta Strands centrum, som ligger inom cirka 400 meters gångavstånd från planområdet, finns livsmedelsbutik samt mindre kiosk- och serviceverksamheter. Ett bredare utbud av kommersiell och social service finns i Farsta Centrum, cirka 1,5 kilometer från planområdet.

Gator och trafik

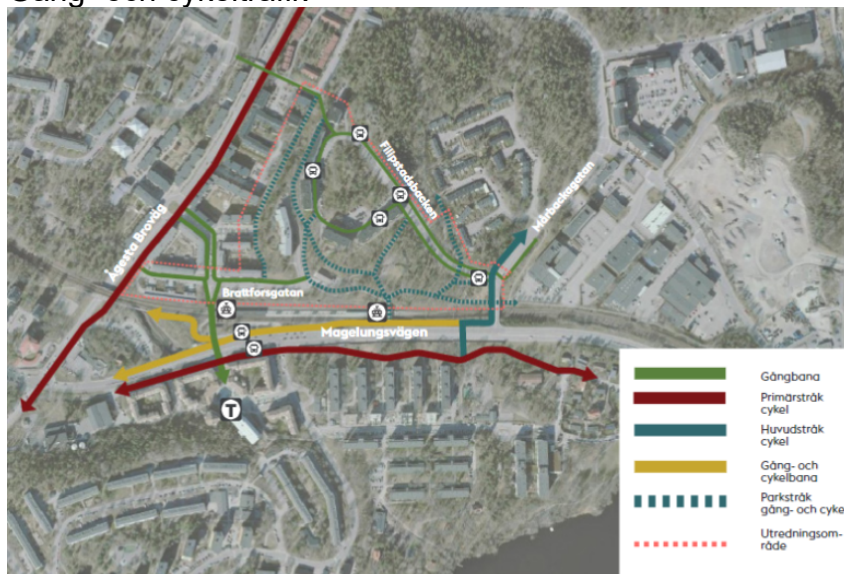
Gatunät och biltrafik

Planområdet omfattar delar av Filipstadsbacken och Brattforsgatan. Huvudgatorna Ågesta broväg, Magelungsvägen och Mårbackagatan sträcker sig väster, söder respektive öster om planområdet.

Filipstadsbacken är en dubbelriktad lokalgata med en sektion som varierar i bredd och innehåll. Gatan präglas av en bred körbana med längsgående och tvärsällda parkeringsplatser. Den breda körbanan möjliggör för god framkomlighet för busstrafiken som trafikerar gatan. Den östra delen av Filipstadsbacken lutar kraftigt med cirka 7-10 procent.

Brattforsgatan är en dubbelriktad lokalgata med tvärsällda parkeringsplatser. Gångbanorna mot befintlig bebyggelse på norra sidan håller god standard med en bredd på cirka 2,5 meter. Intill de tvärsällda parkeringsplatserna saknas idag en gångbana.

Gång- och cykeltrafik



Bilden visar befintliga gång-och cykelstråk inom och i anslutning till planområdet. Bild: Tyréns

Flera gång- och cykelvägar löper genom Klippbacken och binder samman olika delar av planområdet. Gång- och cykelbanorna håller en generell bredd på tre meter.

Utmed Magelungsvägen och Ågesta Broväg finns utpekade primärstråk för cyklister. Stråket längs Magelungsvägen ligger idag på södra sidan om gatan men planeras flyttas till norra. Från Mårbackagatan finns ett utpekat huvudcykelstråk som kopplas samman med primärstråket längs Magelungsvägen. Huvudcykelstråket förbinder Farsta strands pendel- och tunnelbanestation med angränsande stadsdelen Trångsund i Huddinge och den framtida bebyggelsen vid Telestaden.

Kollektivtrafik

För området finns ett brett utbud av kollektivtrafik vilket skapar goda förutsättningar för hållbart resande. Planområdet angränsar till spårområdet och Farsta strands pendeltågsstation. Farsta strands tunnelbanestation nås inom cirka 400 meters gångavstånd. Filipstadsbacken trafikeras idag av buss 184 som går mellan Farsta centrum och Farsta strand, längs gatan finns fem hållplatslägen.

Utöver befintligt planeras för en utveckling av Farsta Strand som bytespunkt mellan buss-, tunnelbane- och pendeltågstrafik. Nya hållplatslägen för buss är planerade utmed Magelungsvägen.

Farligt gods

Närmaste transportled för farligt gods är Nynäsbanan som ligger i anslutning till planområdets södra gräns.

Störningar och risker

Förorenad mark

Miljötekniska markundersökningar har genomförts i delar av planområdet.

I två av provtagningspunkterna i delområde öst har det påvisats enstaka halter överstigande riktvärden för känslig markanvändning. Inga risker för människors hälsa eller miljön kopplade till påvisade föroreningar i mark bedöms finnas.

Genomförda markundersökningar i delområde väst visar att marken mellan torget och Klippbacken innehåller låga metallhalter som överskrider bakgrundshalter men tydligt underskrider känslig markanvändning. Inga organiska föroreningar har påträffats.

Väster om torget påvisades föroreningar av olja i form av alifater i låga till måttliga halter strax över känslig markanvändning. Volymen underskrider de storstadsspecifika riktvärdena. Även dieselrester från punktföroreningar inom begränsat område i den västra delen med låga till måttliga halter alifater har hittats. Föroreningsvolymen är liten och föroreningsmängden måttlig, större delen ligger strax väster om delområde väst.

Tillsynsmyndigheten har underrättats om påträffade föroreningar.

Buller, vibrationer och stomljud

Stora delar av planområdet berörs av spårtrafikbuller från Nynäsbanan och delvis trafikbuller från Filipstadsbacken, Mårbackagatan, Brattforsgatan och Magelungsvägen.

Delområde öst:

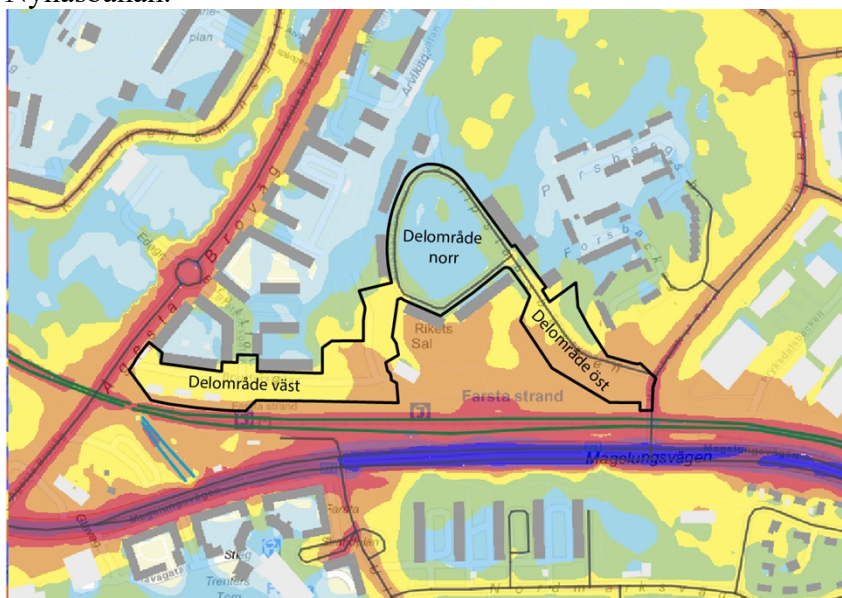
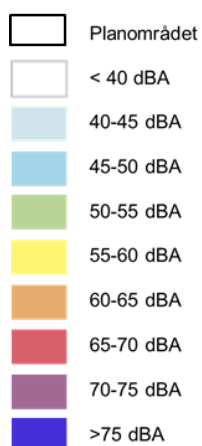
Området ligger strax norr om Nynäsbanan och Magelungsvägen vilket gör att risken för både buller och vibrationer/stomljud är hög.

Delområde väst:

Området ligger direkt norr om Nynäsbanan vilket gör att risken för både buller och vibrationer/stomljud är hög.

Delområde norr:

Området ligger relativt bullerskyddat i mitten av befintlig bebyggelse, men påverkas till viss del av buller från de större trafikstråken Nynäsvägen, Magelungsvägen, Ågesta broväg och Nynäsbanan.



Bilden visar ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq} dygn väg och spår). Planområdets avgränsning markerad med svart linje. Bild: Stockholms bullerkarta.

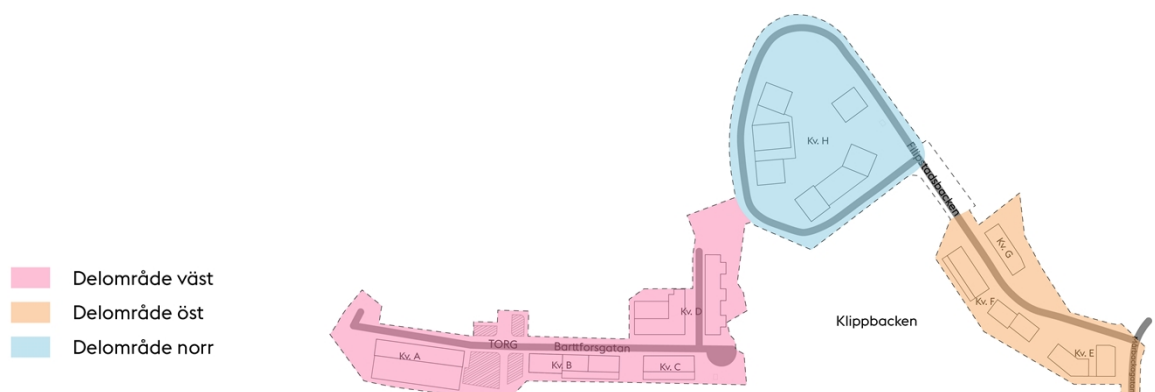
Planförslag

Planförslaget möjliggör bebyggelse med, i studerat förslag, cirka 710 bostäder (B) i flerbostadshus, centrumverksamheter i bottenvåning (C1, C2, C3, C4 och C5), en förskola (S1) samt två elnätstationer (E1). Förslaget möjliggör även en utveckling av parken (PARK) Klippbacken och gatorna Brattforsgatan och Filipstadsbacken (GATA). Parken i sin helhet föreslås rustas upp och kompletteras med planteringar, lekytor och fler funktioner. Parken ska tillgängliggöras för fler och utformas och gestaltas som ett tryggt och levande offentligt rum. Platsbildningen intill Brattforsgatan och entrén till pendeltågsstationen föreslås utvecklas till ett torg (TORG) som utformas för att uppmuntra till vistelse och sociala samvaro. Torget är också tänkt att kunna användas för skyfallshantering.

Byggnaderna följer en genomgående skala på fem eller sex våningar samt en indragen våning för lameller. Högdelar och punkthus tillåts uppföras med ett högsta våningsantal på 13 våningar.

Den nya bebyggelsen ordnas i tre delområden:

- Delområde öst – östra delen av planområdet vid sydöstra delen av Filipstadsbacken, och vid korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan.
- Delområde väst – västra delen av planområdet vid Brattforsgatan.
- Delområde norr – norra delen av planområdet vid norra delen av Filipstadsbacken, ”ringen”.



Bilden visar tre delområde och föreslagna bebyggelse inom planområdet.

Arkitektonisk idé

Viktiga identitetsskapande värdebärare på platsen idag är parken, med dess kulturhistoriskt intressanta utformning och gestaltning, samt skivhusen som genom dess skulpturala verkan i landskapet utgör tydliga orienteringsmarkörer i landskapet.

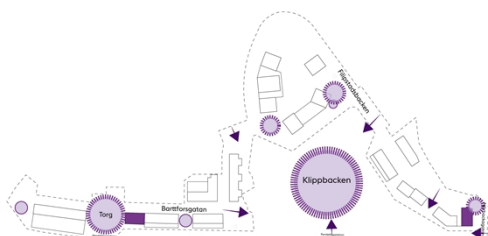
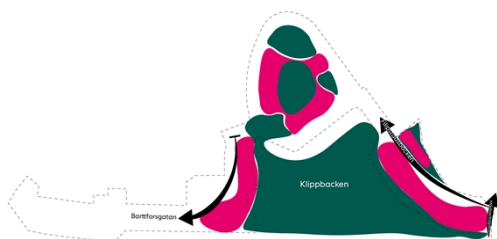
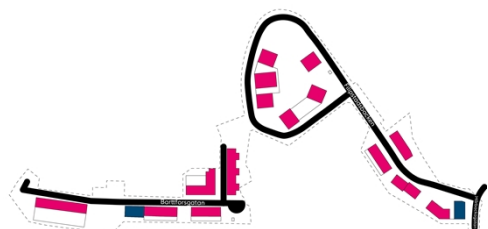
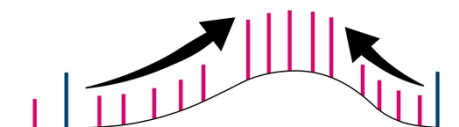
Bebyggelsen ges en öppen struktur med lamellhus och punkthus som följer landskapets varierade topografi genom en sammanhållen höjdskala som trappas upp mot höjden i norr. Lägre volymer placeras i dalgångarna och högre volymer på höjder.

Bebyggelsen ges en höjdskala på fem eller sex våningar med en indragen takvåning för lamellerna som placeras i områdets lägre belägna delar, samt i sluttningen upp mot "ringen" vid Filipstadsbacken. Fem punkthus på 13 våningar markerar och stärker höjden i samklang med de befintliga skivhusen och dess skulpturala verkan i landskapet. Högdelen på 10 våningar markerar viktiga målpunkter intill pendeltågsstationens entré i väster och i korsningen Filipstadsbacken/Mårbackagatan och bidrar till ökad orienterbarhet.

Byggnaderna placeras utmed gatorna för att rama in gaturummet och skapa visuell kontakt mellan livet inne och ute. Aktiva bottenvåningar med lokaler och entréer mot gatan levandegör gatorna och bidrar till trygghet och variation i stadsrummet. Delar av bebyggelsen placeras i kantzonen mellan gata och park för att stärka det stora gröna offentliga rummet som Klippbacken utgör. Bebyggelsen ianspråktar svårtillgängliga delar av parken och tillsammans med tydliga och välgestaltade entréer bidrar förslaget till en tydligare och med definierad struktur för parkrummet.

Bebyggelsen ska utformas och gestaltas utifrån en sammanhållen gestaltningsidé, bland annat genom en enhetlig gestaltning av bottenvåningar, entréer mot gata, fasadmaterial och kulörer, takutformning med mera. Taken kan med fördel nyttjas för att tillföra ytterligare funktioner och värden och kan exempelvis användas för utevistelse, energiproduktion och dagvattenhantering.

Parken är tänkt att utformas och fyllas med innehåll som gör den tillgänglig för alla. Tydligt markerade och väl gestaltade entréer till parken ska bidra till att tillgängliggöra parken. Släpp mellan nya husen skapar visuella kopplingar mellan gatan och parken.





Illustrationsplan som visar föreslagen bebyggelsestruktur samt gator, torg, park och naturmark. Planområdet omgärdar det centrala parkrummet Klippbacken. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

Ny bebyggelse

Bebyggelsen i det västra delområdet utgör huvudsakligen en komplettering av den befintliga bebyggelsestrukturen med lameller som placeras längs Brattforsgatan som saknar större höjdskillnader. Närmast parken, norr om gatan, är marken kuperad och bebyggelse följer landskapets trappning. Även det östra delområdet är kuperat med stora höjdskillnader och bebyggelsen får karaktären av ett tillägg med en egen bebyggelsegrupp. Byggnaderna placeras längs Filipstadsbacken och trappas för att följa gatans lutning. Det norra delområdet ges en egen karaktär med bebyggelse som utformas som ett tillägg med fem punkthus.

Gestaltungsprinciper

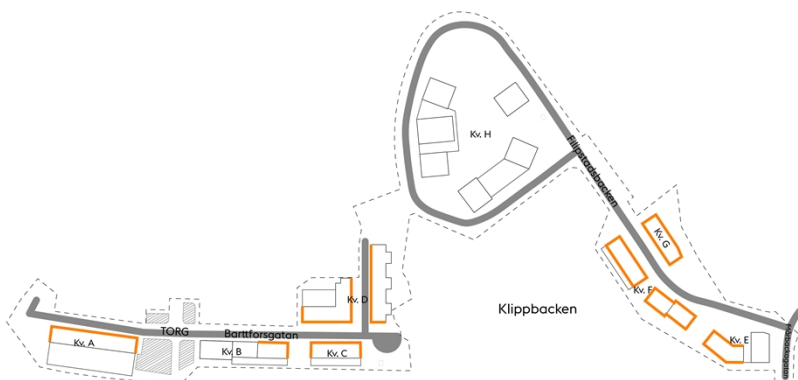
Gestaltningen av ny bebyggelse utgår från följande principer. Ny bebyggelse ska:

- Utföras i en skala som trappas upp mot höjden och förstärker de topografiska höjdskillnaderna.
- Gestaltas med markerade bottenvåningar med ett uttryck som avviker från övriga fasader.
- Gestaltas med bottenvåningar med en öppen karaktär, särskilt vid viktiga målpunkter.
- Utföras med fasader i enhetliga material och kulörer som kan tillåtas variera för att ge identitet och bidra till ökad orienterbarhet.
- Utföras med entréer mot gata, och där så är möjligt även mot bostadsgård och/eller park.
- Utföras med enhetligt utformade balkonger.

Nya byggnader tillåts uppföras i en skala som trappas upp mot höjden och förstärker de topografiska höjdskillnaderna. På grund av de stora höjdskillnaderna krävs på flera platser murar som tar upp höjderna och möjliggör för trappningar i landskapet.

Bebyggelsens höjd regleras genom bestämmelse om högsta nockhöjd i meter över nollplanet. Nockhöjden har anpassats för att möjliggöra för träbjälklag, vilket vanligen medför en högre höjd än vid exempelvis ett betongbjälklag.

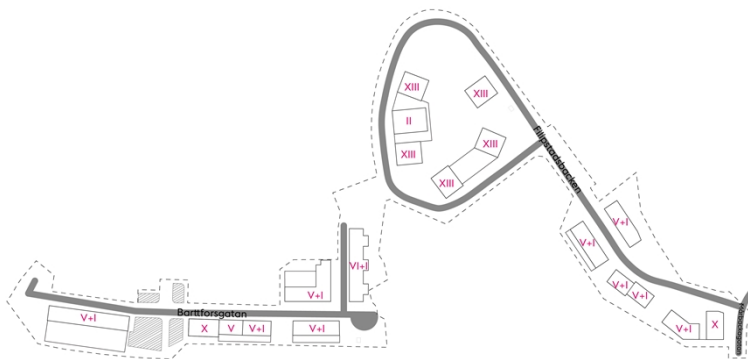
I syfte att minska bebyggelsens upplevda skala ska den översta våningen för lågdelarna utföras indragen med minst 1,5 meter från fasadliv mot gata och park samt i vissa gavellägen, i enlighet med vad som anges på illustration B på plankartan.



Illustrationen visar utformning av byggnadernas översta våning. Den översta våningen ska vara indragen med minst 1,5 meter från markerad fasad i orange. Visas som illustration B på plankartan.

I planområdets lägre delar, utmed Brattforsgatan och längs Filipstadsbackens sydöstra del, regleras en nockhöjd som

motsvarar fem våningar samt en indragen takvåning. För lamellbyggnaden vid parkens västra gräns tillåts en mellanskala på sex våningar och en indragen våning då byggnaden ligger i sluttning mellan planområdet lägre delar och höjden i "ringen". Utöver angiven nockhöjd får tekniska installationer och trappuppgångar till tak uppföras till maximal höjd av 2,7 meter och ska vara indragna minst 1,5 meter från fasadliv.



Illustrationen visar högsta antal våningar per byggnad där indragen våning benämns som "+1". Våningsantal ska räknas från Brattforsgatan respektive Filipstadsbacken.

Bottenvåningarna ska gestaltas för att bidra till att stärka gatan som offentlig rum. Det möjliggörs genom att bottenvåningens fasad mot gata ska vara tydligt markerade och ska särskiljas från byggnadens övriga fasad genom avvikande material eller kulör. Detta är särskilt viktigt vid lokallägen som är tänkta att utgöra och stärka viktiga målpunkter i området.

För att knyta an till områdets karaktär och kringliggande bebyggelse ska byggnadernas fasader ska uppföras i tegel, trä eller puts. Både tegel och puts är vanligt förekommande i Farsta, men även inslag av trä förekommer.

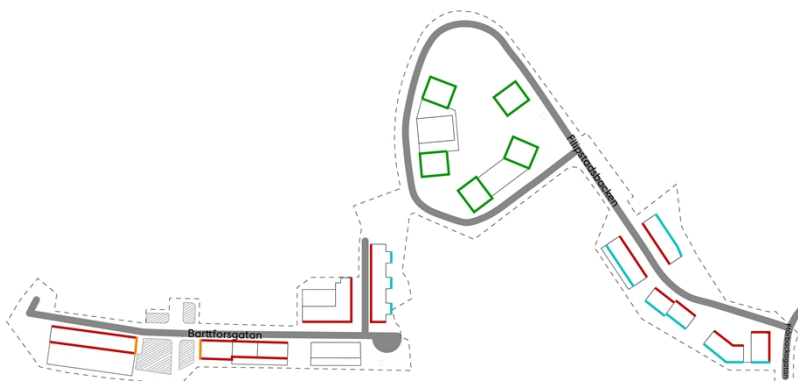
Taken på de utstickande garagen mot banvallen ska vara vegetationsbeksädda (f7) vilket möjliggör för tillskapandet av visuella gröna värden, samt omhändertagande av dagvatten.

Entréer ska finnas mot GATA. Entréernas placering, utförande och gestaltning spelar en viktig roll i upplevelsen av gaturummet. En omsorgsfull gestaltning är en viktig kvalitet som kan bidra till ökad orienterbarhet och bidra till ett sammanhållande gestaltungsgrepp för den nya bebyggelsen.

Balkonger ska utformas enligt illustration A på plankartan. För lameller och högdelar gäller generellt att balkonger får utföras utstickande från fasadliv enligt principen 1,4 meter mot GATA,

kvartersgata och spårområde samt 1,6 meter mot park. Mot TORG får balkonger anordnas på sammanlagt 50% av fasadens längd och får kraga ut högst 1,0 meter från fasadliv. Balkongerna begränsas för att ges ett underordnat uttryck mot torget och därmed framhäva platsens karaktär som offentligt rum. För punkthusen medges endast indragna balkonger.

- Balkonger får kraga ut högst 1,4 meter från fasadliv
- Balkonger får kraga ut högst 1,6 meter från fasadliv
- Endast indragna balkonger medges
- Balkonger på fasad mot TORG får anordnas på sammanlagt 50% av fasadens längd och får kraga ut högst 1,0 meter från fasadliv



Illustrationen visar utformning av balkonger. Visas som illustration A på plankartan.

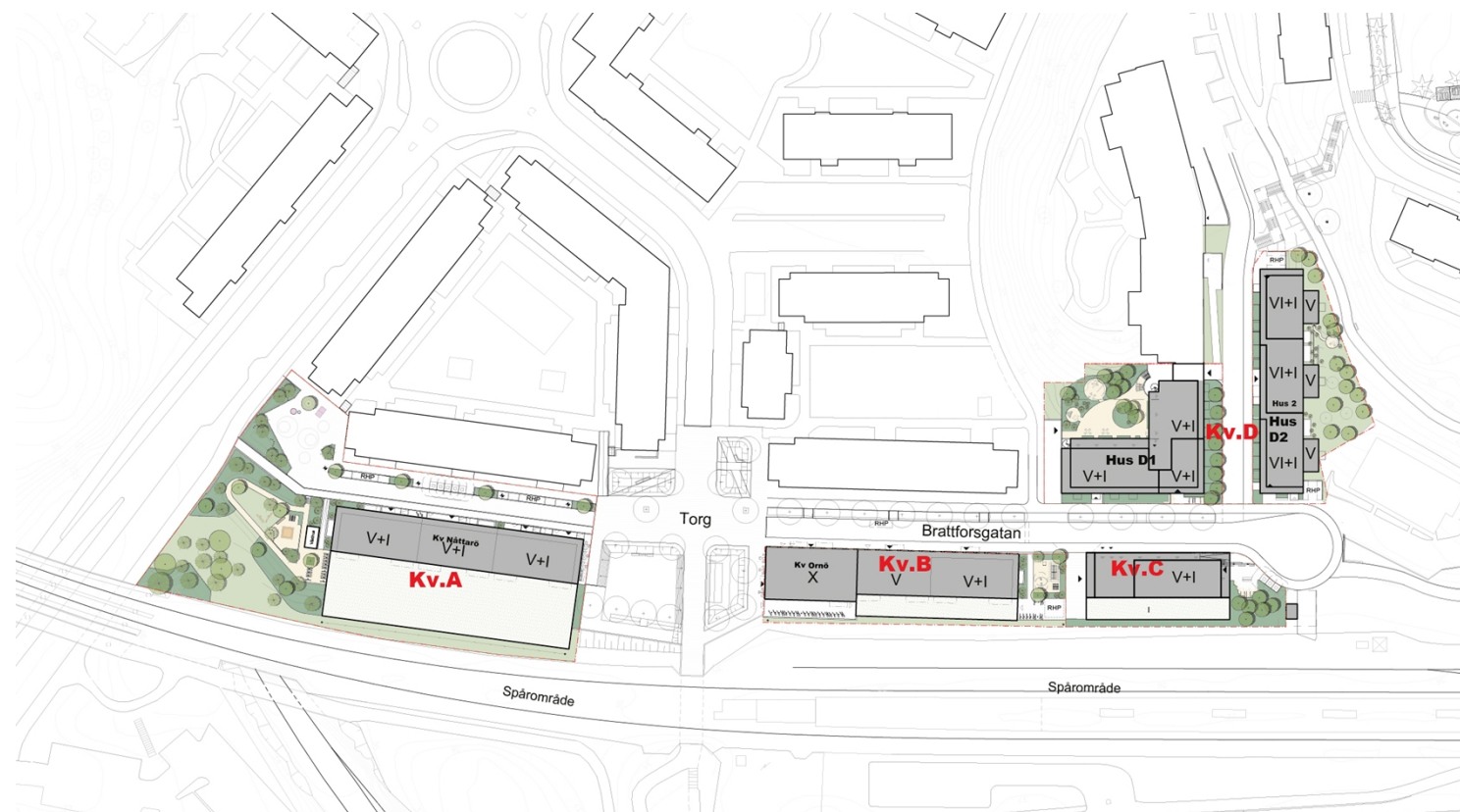
I delområde öst och väst tillåts inte balkonger i bottenvåning mot GATA (f4), vilket syftar till att säkerställa en upplevelse av ett generöst gaturum och att balkongerna inte ska inkräkta på allmän plats.

Utkragande balkonger mot gata ska ha minsta frihöjd om 3,5 meter ovan mark, dels för att säkerställa framkomlighet för underhållsfordon och dels för att säkerställa upplevelsen av ett generöst allmänt gaturum.

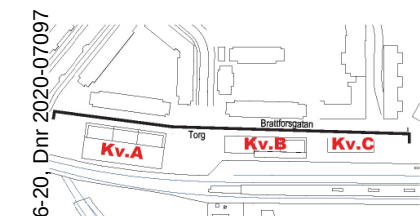
Efter samråd kommer gestaltningen att studeras närmare och i ett samlat grepp för hela planområdet, bland annat avseende fasadmateriell och kulörer, takutformning och takmaterial, gestaltning av bottenvåningar och entréer, samt utformning och höjd på murar.

Ny bebyggelse i delområde väst

Tillkommande bebyggelsen i den västra delen av planområdet bygger vidare på befintlig struktur med öppningar och trädtrader i gata samt en ny torgyta. Byggnaderna ramar in gaturummet och bidrar även till att ytterligare förstärka parkens karaktär som ett offentligt grönt rum. Bebyggelsestrukturen består i huvudsak av lamellbyggnader som placeras utmed Brattforsgatan och den kvartersgata som ansluter till Brattforsgatan i öst.



Situationsplan som visar föreslagen bebyggelse i kvarter A, B, C och D.
Bild: White arkitekter.

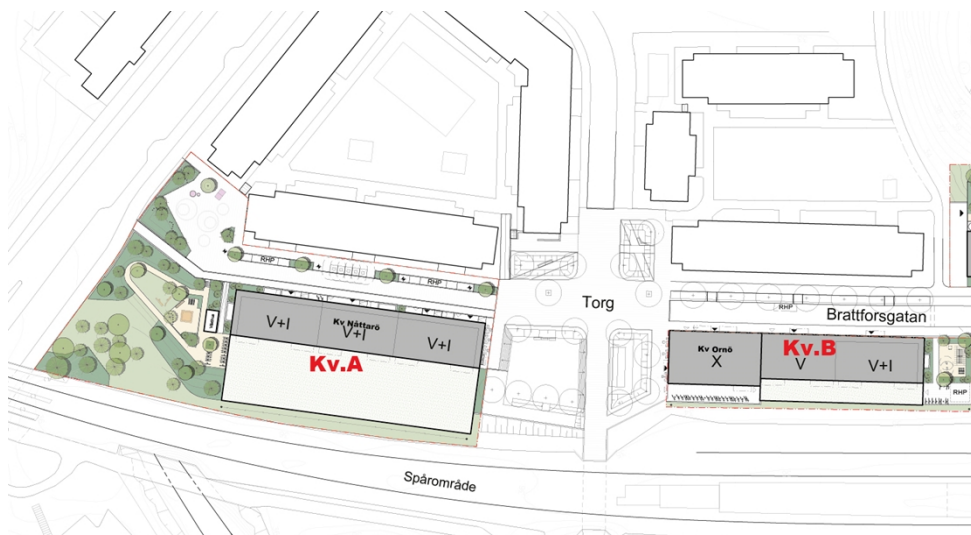
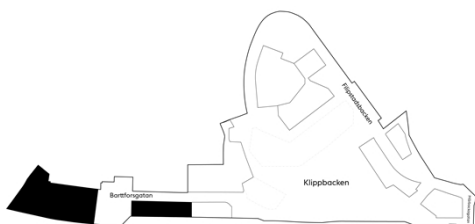


Fasad mot norr / Brattforsgatan



Bilden visar fasadelevation längs Brattforsgatan mot norr. Bild: White arkitekter.

Kvarter A och B *115 bostäder (hyresrätter).*



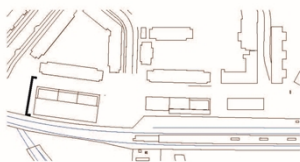
Situationsplan som visar föreslagen bebyggelse i kvarter A och B. Bild: White arkitekter.

Bebyggelse

Föreslagen bebyggelse i kvarter A och B består av två stycken lamellbyggnader som placeras mellan Brattforsgatan och spårområdet. Mellan byggnaderna finns utrymme för ett torg och närmast torget föreslås en högre byggnadsdel som ska annonsera torget och det centrala läget intill pendeltågsstationen.

Entréväningarna är huvudsakligen tänkta att användas för bostäder, som placeras på ett halvplan ovan intilliggande mark, samt cykel- och miljörum. I syfte att stärka torget som en viktig målpunkt i området och tillföra mer liv och rörelse på platsen ska lokaler för centrumändamål finnas i bottenvåning placerad mot TORG med en minsta sammanlagd LOA (lokalaria) om 100 kvadratmeter (C3).

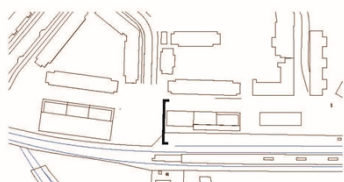
I kvarter A ryms garage i två våningar suterräng som tillåts sticka ut mot banvallen, in- och utfart anordnas från Brattforsgatan. I kvarter B föreslås cykelparkeringsgarage, cykelpool och cykelverkstad i del av entréväning i bakkant mot spåret och väderskyddad cykelparkering utomhus planeras på den resterande ytan mellan byggnad och spår. Ytorna nås utifrån via entréer på gavlarna.



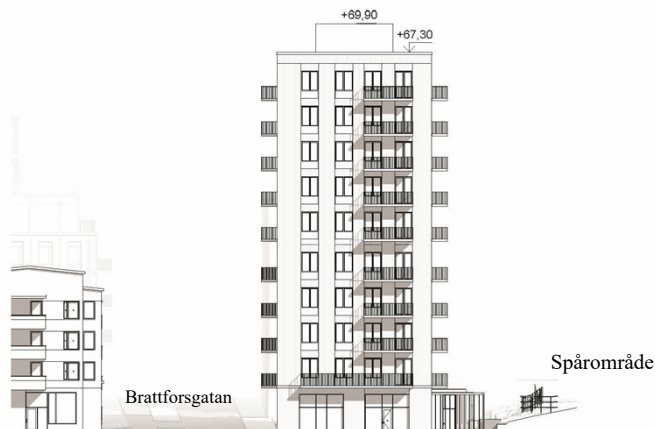
kv Nättarö - Fasad mot väster / Ågesta Broväg



Bilden visar fasader mot väst för befintlig byggnad norr om kvartersgatan, samt föreslagen byggnad med tillhörande garagedel i kvarter A. Bild: White arkitekter.



kv Ornö - Fasad mot väster / Torget

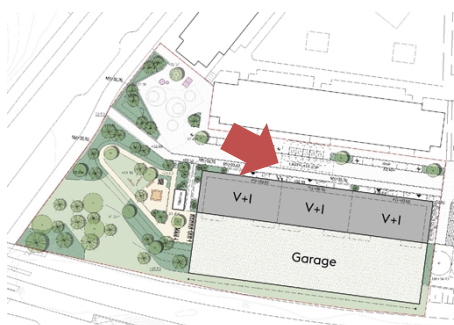


Bilden visar högdelen fasad mot torget och inhägnad cykelparkering i kvarter B. Bild: White arkitekter.

Kvartersgata

Den del av Brattforsgatan som ligger väster om torget, intill kvarter A, ligger på kvartersmark. Längs gatan planeras uteplatser till entréplanets lägenheter samt kompletterande funktioner som cykelparkering, parkering för rörelsehindrade, bilpoolsplats samt grönytor som är viktiga för hantering av dagvatten och skyfall.

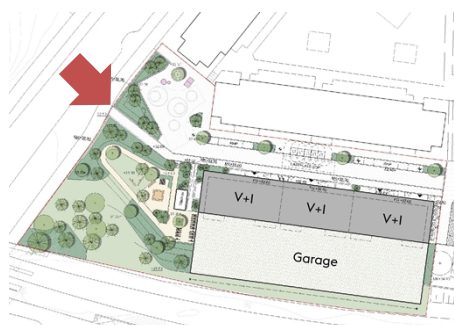
Kvartersgatan avslutas i en vändplats vid Ågesta broväg och föreslås gestaltas som en mindre platsbildning som ska kunna användas för sociala aktiviteter.



Bilden visar kvartersgatan och uteplatser vid kvarter A. Bild: White arkitekter.

Utemiljö

För kvarter A möjliggörs yta för utevistelse för de boende på en markyta väster om byggnaden. Ytan är tänkt att ges en grön karaktär med träd, buskar, perenner och gräsytor. Närmast byggnaden finns utrymme för växthus, cykelparkering och lekutrustning. Gårdsytan är nedsänkt i förhållande till gatan för att kunna översvämmas av större vattenmängder vid skyfall.

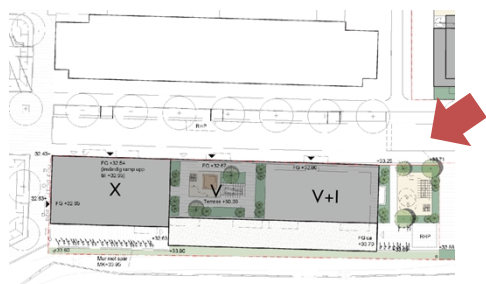


Bilden visar gårdsytan väster om kvarter A. Vy från Ågesta Broväg.. Bild: White arkitekter.

För kvarter B möjliggörs utrymme för utevistelse på takterrass och på en mindre markyta öster om byggnaden. Här finns plats för pergola, sittmöbler, grillplats, enklare lekutrustning och växtlighet. Närmast spårområdet i markplan finns utrymme för cykelparkering och en parkeringsplats för rörelsehindrade. För

kvarter B finns begränsade möjligheter att anordna förgårdsmark på grund av de begränsningar som skyddsavståndet mot spårområdet ger.

Delar av ytorna mellan byggnaderna och spårområdet får byggas under med planterbart bjälklag. Ovan bjälklaget får byggnad inte uppföras och bilparkering medges inte. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet.



Bilden visar gårdsytan vid kvarter B. Vy från Brattforsgatan åt väster.
Bild: White arkitekter.

Parkering

Parkeringsbehovet för bil säkerställs i garaget samt genom samnyttjande av parkering inom delar av exploatörens befintliga bestånd. Sedan tidigare finns ett servitutsavtal som anger att 30 parkeringsplatser ska anordnas för intilliggande bostadsrättsföreningen, dessa ska också rymmas i garaget. Mobilitetsåtgärder planeras för att reducera parkeringstalet. Antal tillkommande p-platser uppgår till 87 stycken. Parkering medge på kvartersgatan (parkering) vid kvarter A och tillgänglig parkering (prh) medges öster om kvarter B.

Cykelparkering anordnas i bottenvåningarna, antalet platser uppgår till 366 stycken.

Gestaltungsprinciper för kvarter A och B

För att öka kontakten mellan inne och ute ska bottenvåning mot TORG utformas med klarglas i fönster och dörrpartier till minst 50 % av dess fasadlängd (fl). Bottenvåning med lokal ges en höjd om minst 4,0 meter (fl). För kvarter A samt högdelen i kvarter B regleras att lokaler för centrumändamål och

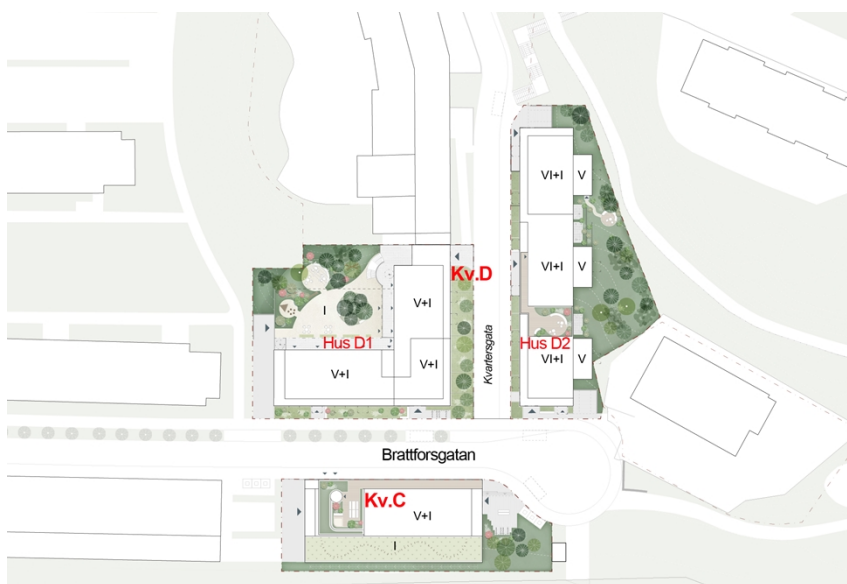
bostadskomplement mot allmän plats ska ges glaspartier som är minst 3,0 meter höga med en bröstning om maximalt 50 cm (f9).

Balkonger inte i bottenvåning i kvarter A (f5) vilket syftar till att möjliggöra för ett större gaturum för kvartersgatan.

För den större gröna kombinerade gårds- och skyfallsyta som planeras väster om byggnaden kvarter A regleras att marken endast får bebyggas med komplementbyggnad såsom cykelförråd eller växthus. Sammanlagd byggnadsarea får maximalt uppgå till 30 kvm och nockhöjden får högst vara 3 meter. För att möjliggöra för fördröjning och infiltration av dag- och skyfallsvatten regleras att minst 70 % av marken ska vara genomsläpplig (n1). På grund av risk för höga skyfallsflöden regleras för hus A att färdigt golv för bostäder ska ligga minst 0,2 meter över gatunivå intill entré (f3).

Eftersom det i kvarter B saknas ytor för utevistelse för de boende på mark ska delar av taken utformas med takterrass (f8). I den delen tillåts inte en extra indragen våning.

Kvarter C och D
139 bostäder(hyresrätter).



Situationsplan som visar föreslagen bebyggelse i kvarter C och D. Bild: Fojab arkitekter.

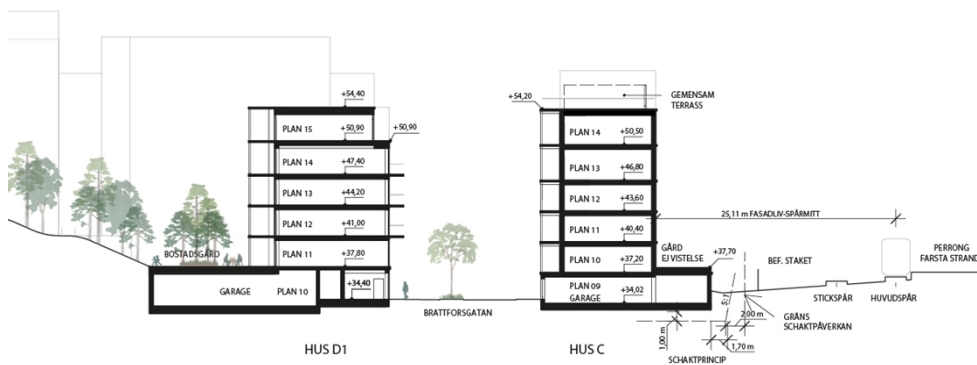
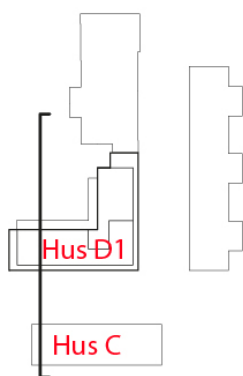
Bebyggelse

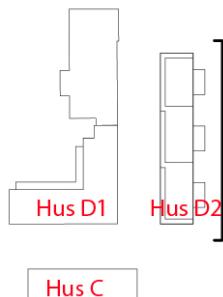
Kvarteret omfattar tre byggnader som placeras norr och söder om Brattforsgatans östra del, samt kring den vändplan som avslutar gatan. De två norra byggnaderna placeras på vardera sidan om

den kvartersgata som sträcker sig i nord-sydlig riktning och angör ett befintligt vårdboende norr om hus D1 (den västra byggnaden).

Hus C utgörs av en loftgångsbyggnad som placeras mellan Brattforsgatan och spårområdet och trappas upp i två steg för att följa gatans lutning. Marken mellan byggnaden och spårområdet får i delar byggas under med planterbart bjälklag, vilket möjliggör för en utvidgning av bottenvåningen och ger utrymme för parkeringsgarage. Ovan bjälklaget får byggnad inte uppföras och bilparkering medges inte. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet. Garagen ansluter till spårområdets naturbevuxna slänter. In- och utfart placeras i gaveln mot väst. Mot gata, i byggnadens nordvästra hörn, finns utrymme för en mobilitetshub med entré mot gatan.

Hus D1 utgörs av en L-formad byggnad som placeras kring en upphöjd gård med garage i bottenplan. Byggnaden ligger norr om Brattforsgatan och ansluter till lokalgatan i öst. På grund av höjdskillnaderna trappas byggnaden i tre steg. Byggnaden byggs samman med befintligt vårdboende i norr, med möjlig passage mellan kvartersgata och gård via en portik mellan byggnadskropparna. Entré anordnas mot Brattforsgatan, i byggnadens östra del, och ansluter till den loftgång som planeras mot gården. Angöring till garaget sker via in- och utfart vid den västra fasaden på den upphöjda gården.

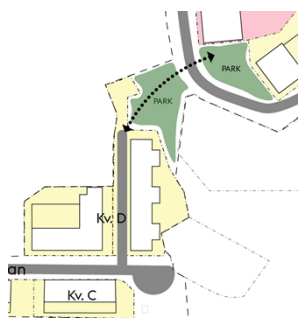




Bilden visar fasad för hus D2 mot öster. Bild: Fojab arkitekter.

Kvartersgata

Kvartersgatan är befintlig men föreslås rätas upp till sin sträckning för att möjliggöra en mer rationell placering och utformning av tillkommande bebyggelse. Del av gatan ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik (x1) för att möjliggöra en allmän koppling mellan Brattforsgatan och "ringen" vid Filipstadsbacken. Gatan utgör även angöringsgata för befintligt vårdboende.



Utemiljö

För hus C föreslås en gemensam takterrass ovan lamellbyggnadens västra del samt en mindre vistelseyta på mark mot parken i öst. Byggnaden möter gatan utan förgårdsmark och entré föreslås placeras indraget i hörnet mot Brattforsgatan och parken. För hus D2 kan bostadsgård anordnas på terrass på tak samt på mark intill parken. Yta för utevistelse i hus D1 kan anordnas med en gemensam gård på planterbart bjälklag ovan garaget. Ovan bjälklaget får byggnad inte uppföras och bilparkering medges inte. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet.

Parkering

Parkering för bil ryms i garagen och för att täcka behovet finns en intention om parkeringsköp. Mobilitetsåtgärder planeras för att reducera parkeringstalet. Antal tillkommande p-platser uppgår till 42 stycken.

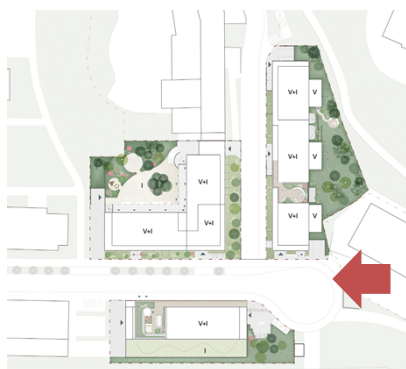
Cykelparkering löses i cykelrum och utomhus, antalet platser uppgår till 362 stycken.

Gestaltningssprinciper för kvarter C och D

För burspråken i kvarter D2 tillåts inga utkragande balkonger i bottenvåning (f5) för att minska risk för privatisering av

bostadsgården. För att stärka kopplingen mellan gård och kvartersgata ska det mellan hus D1 och det befintliga vårdboendet finnas en portik med en frihöjd på minst 2,5 meter över marknivå (f11).

Eftersom det i kvarter C och hus D2 saknas ytor för utevistelse för de boende på mark ska delar av taken utformas med takterrass (f8). Balkonger får inte finnas i bottenvåning för burspråken mot parken i hus D2 (f5), vilket syftar till att minska privatiseringen av den gemensamma bostadsgård som balkongerna vetter mot.



Bilden visar kvarter C och D. Vy från vändplanen vid Brattforsgatan.
Bild: Fojab arkitekter.

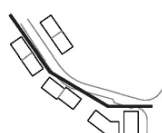
Ny bebyggelse i delområde öst

Bebyggelsen i den östra delen av planområdet utgör ett tillägg med lamellbyggnader som placeras längs Filipstadsbacken. De nya byggnaderna ska stärka gaturummet och bidra till en trygg och aktiv gatumiljö.

Byggnaderna förhåller sig på olika sätt till gatan, där de tre lamellbyggnaderna i nordväst placeras nära gatan med förgårdsmark och gårdsytor vända mot park och parkstråk. Bebyggelsen vid korsningen Filipstadsbacken – Mårbackagatan vänder på strukturen med en bostadsgård som placeras mellan byggnad och gata.



Situationsplan som visar föreslagen bostadsbebyggelse i kvarter E, F och G. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.



KV. E



KV. F

Bilden visar fasadelevation för kvarter E och F längs Filipstadsgatan. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.



Bilden visar del av byggnad och bostadsgård i kvarter E, samt bebyggelse i kvarter F och G. Vy från balkong i högdelen i kvarter E.
Bild: White arkitekter och AIX Arkitekter.



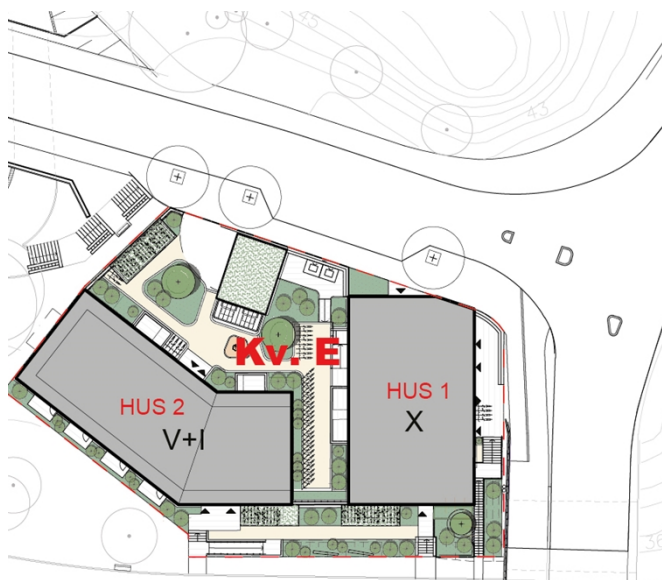
Kvarter E

119 bostäder (hyresrätter).

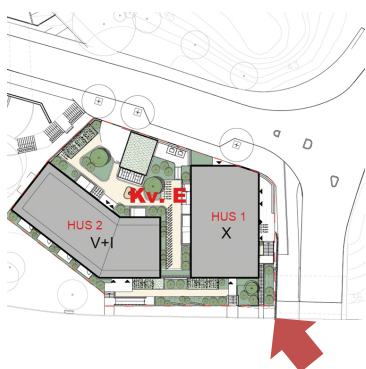
Bebyggelse

Kvarteret omfattar en högre lamellbyggnad i hörnet vid korsningen Filipstadsbacken – Mårbackagatan, samt en vinklad lamellbyggnad mot parken. Lokal för centrumändamål ska finnas i bottenvåning placerad över hörn mot Filipstadsbacken – Mårbackagatan med LOA (lokalarea) om minst 30 kvadratmeter (C4). Det hörn som ligger mot nordöst tillåts kraga ut över Filipstadsbacken.

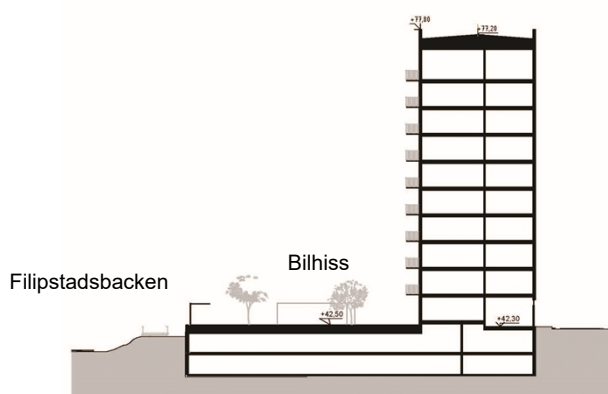
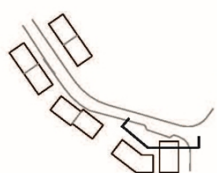
Byggnaderna placeras ovan en gemensam underbyggd bostadsgård i två våningar. De två bottenvåningarna är tänkta att användas som garage och tar upp höjdskillnaderna mellan den högre gatumarken och den lägre parkmarken intill spårområdet. Garaget föreslås angöras via bilhiss från bostadsgården som ansluter i nivå med Filipstadsbacken.



Situationsplan som visar föreslagen bostadsbebyggelse i kvarter E.
Bild: White arkitekter och AIX Arkitekter.



Bilden visar kvarter E från Mårbackagatan mot nordväst. Bild White arkitekter och AIX Arkitekter.



Bilden visar sektion genom högdelen, gård och garage i kvarter E. Bild: White arkitekter och AIX Arkitekter.

Utemiljö

Gården anläggs på planterbart bjälklag ovan vilket marken endast får bebyggas med komplementbyggnad såsom bilhiss för angoring till garage och cykelförråd. Totalhöjd får vara högst 4,0 meter och sammanlagd byggnadsarea får maximalt uppgå till 70 kvadratmeter. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet. I övrigt finns möjlighet att anordna planteringar, sitttor och ytor för lek. Utmed fasaderna kan privata upphöjda uteplatser anordnas. Vid högdelen intill korsningen möjliggörs för mindre platsbildningar intill lokalen.

I öster föreslås en trappkoppling som förbinder Mårbackagatan med gång- och cykelstråket i parken. Byggnadens bottenvåning möter parken med förgårdsmark med utrymme för uteplatser, cykelparkering, samt entréer till cykelrum och garage.

Parkering

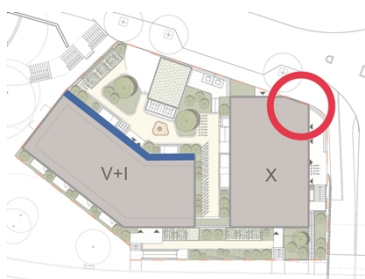
Parkering för bil och cykel löses samordnat inom det östra delområdet, se vidare under avsnittet Kvarter F och G.

Gestaltungsprinciper för kvarter E

För att öka kontakten mellan inne och ute ska bottenvåning mot Mårbackagatan utformas med klarglas i fönster och dörrpartier till minst 50 % av dess fasadlängd (f2). Bottenvåning med lokal ska ha en höjd om 4,0 meter (f2).

För att inte överskrida 10 våningar mot korsningen

Filipstadsbacken – Mårbackagatan regleras en största bruttoarea i kvadratmeter (e2:000) för högdelen.



Undantag från den generella bestämmelsen om frihöjd på 3,5 meter ovan mark medges för den vinklade lamellen mot GATA eftersom fasaden ligger långt från gatan, markerat med blå i bilden. Det nordöstra hörnet på högdelen i kvarter E får kraga ut över GATA med en minsta frihöjd om 3,5 meter över marknivå (f10), markerat med röd cirkel i bilden.



Kvarter F och G

100 lägenheter (hyresrätter).

Bebyggelse

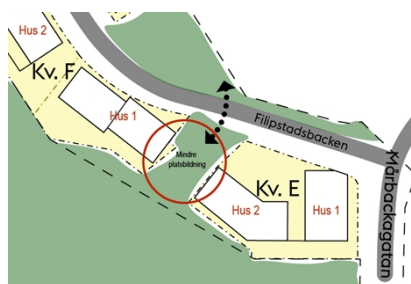
Kvarteren består av tre lamellbyggnader placerade utmed Filipstadsbacken, en mot parkstråket nordöst om gatan och två mot parken i sydväst. Samtliga byggnader trappas i två steg för att följa gatans höjdskillnader.



Situationsplan som visar föreslagen bostadsbebyggelse i kvarter F och G. Bild: White arkitekter och AIX Arkitekter.

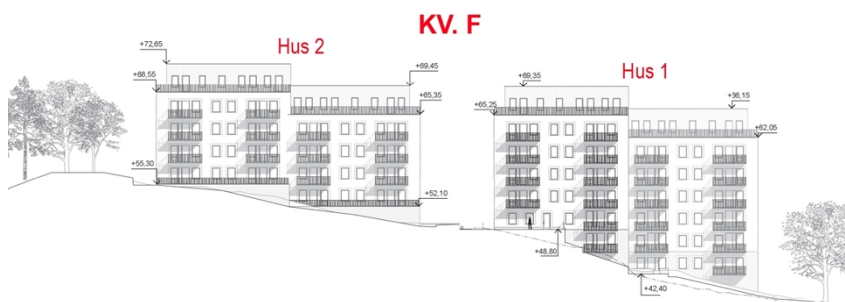
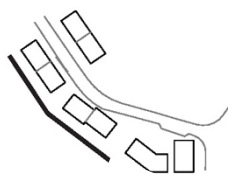


Bilden visar föreslagen bebyggelse längs sydöstra delen av Filipstadsbacken. Vyn är tagen mot söder. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.

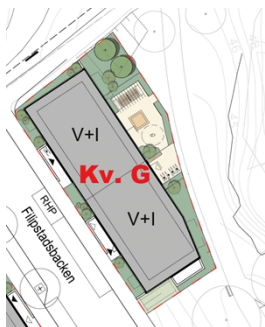


Hus 1 i kvarter F placeras i linje med den vinklade lamellen i kvarter E och ramar in den allmänna platsbildning som ligger mellan gavlarna på respektive byggnad. Byggnadens två byggnadsdelar placeras något förskjutet i förhållande till varandra för att följa gatans kurva och spara viktiga naturvärden i parken. Höjdskillnaderna mot parken tas upp med suterräng och murar.

Vidare norr ut längs Filipstadsbacken placeras hus 2 med gaveln något vinklad från gaveln på hus 1 för att följa gatan och minimera intrång i naturen.



Bilden visar elevation för hus 1 och 2 i kvarter F i mötet med parken Klippbacken. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.



Byggnaden i kvarter G placeras nordöst om gatan i suterräng ned mot det allmänna gång- och cykelstråket. Det östra hörnet utförs något avskapat i syfte att säkerställa tillräckligt utrymme för gång- och cykelbanan.

Garage kan anordnas i bottenplan på hus 2 på kvarter F som tillåts sticka ut mot parken under ett planterbart bjälklag som kan nyttjas som bostadsgård, in- och utfart kan anordnas mot Filipstadsbacken. Ovan bjälklaget får byggnad inte uppföras och bilparkering medges inte. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet.

Entréväningarna är mot gatan huvudsakligen tänkta att användas för bostäder, som placeras på ett halvplan ovan intilliggande mark, samt cykel- och miljörum. I bottenvåning mot parkstråket i kvarter G föreslås entré och cykelrum. I gaveln på hus 1 på kvarter F finns utrymme för cykelrum med entré som kan bidra till att aktivera den allmänna platsbildningen som föreslås mellan kvarter E och F.



Bilden visar platsbildningen mellan kvarter E och F. Här finns en trappkoppling från Filipstadsbacken och en gång- och cykelkoppling genom tunnel. En sekundär entré till hus 1 i kvarter F finns på gaveln. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.

Utemiljö

Ytor för utevistelse kan anordnas mot parken för kvarter F och mot parkstråket för kvarter G. Gårdsytorna mot sydväst ansluter i delar i nivå med parken och för att tydliggöra gränser mellan offentligt och privat föreslås enklare avgränsningar i form av häckar, låga murar, staket och små trappor.

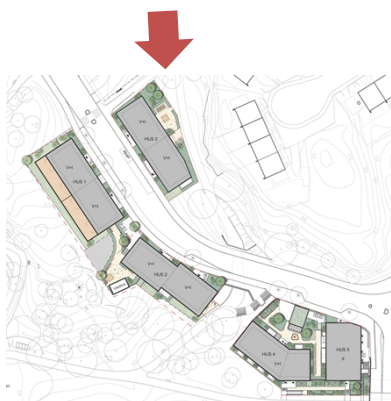
Baksidan av hus 1 och 2 möter parkens hållmarksterräng där sprängkanten markerar övergången mellan offentligt och privat. Mellan sprängkant och fasad återställs marken med naturmarksliknande plantering. Utmed baksidan av hus 1 och norra gaveln av hus 2 kompletteras mötet med sprängkanten med tvärgående stödmurar för flackare lutningar utmed fasaden. Intill hus 1 behöver marken fyllas ut för att skapa en plan gårdsyta, utfyllnaden föreslås hållas uppe av en högre stödmur och fallskyddsräcke mot söder.



Bilden visar fasadelevation för kvarter E och F i mötet med Klippbacken. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.

På bostadsgårdarna finns möjlighet till utevistelse och lek, samt utrymme för växthus, sitttor och planteringar. Mellan hus 1 och 2 finns möjlighet att anordna en mindre entréplats i nivå med gatan som kan inrymma planteringar, cykelparkering och sittmöjligheter. Gatans lutning föreslås mot gården tas upp med en låg muromgärdad plantering och trappa till den övre gårdsnivån mot parken.

På gården vid kvarter G finns bland annat möjlighet att anordna sitttor, pergola och lekutrustning.



Bilden visar hus G från parkstråket. Vyn är tagen från gångstråket mot sydväst. Bild: White arkitekter och AIX arkitekter.

Bebyggelsen möter gatan med förgårdsmark på cirka två meter som i mötet med gatans kurvatur bildar små entréplatser. På förgårdsmarken finns plats för grönska, dagvattenhantering, cykelparkering, och sittmöjligheter. Nivåskillnaderna utmed gatan kan tas upp med låga murar.

Parkering

Bilarkering för kvarter E, F och G löses i de två garage. Utrymme för ytterligare parkering finns i planerat garage i kvarter A. Mobilitetsåtgärder planeras för att reducera parkeringstalet. Totalt antal tillkommande platser i kvarter E och F uppgår till 57 stycken.

Utrymme för cykelparkering för kvarter E, F och G finns på förgårdsmark, på gården i kvarter E, samt i garage- och källarplan. Antalet platser uppgår till 582 stycken.

Ny bebyggelse i delområde norr:

Den norra delen av planområdet ligger omgärdad av skivhusen uppe på höjden i "ringen" vid Filipstadsbacken. Bebyggelsen utgör ett tillägg med fem punkthus som placeras intill gatan. Släpp med park- och natuptytor får komma fram mellan husen och ansluta till gatan. Fyra av punkthusen är förbundna parvis med sockelvåningar i suterräng. Entrévåningarna bildar en sockel mot gata och ansluter sömlöst mot naturmarken i bakkant. Det femte punkthuset föreslås utföras som en solitär.

Husen placeras kring en större grönyta som huvudsakligen kan användas som förskolegård. Bebyggelsen ska bidra till att stärka gaturummet och rama in de gröna platsbildningar som bildas mellan husen, samtidigt som så mycket som möjligt av naturmarken bevaras. Punkthusen ska följa topografin och placeras för att tillvara utblickar mot omgivningen och släppa in solljus på den gemensamma naturmarken och förskolegården.



3D-vy över kvarter H i planområdets norra del. I bilden syns även befintlig bebyggelse med fem skivhus och ett punkthus. Bild: Kod arkitekter.



Kvarter H

244 bostäder (bostadsrätter).

Bebyggelse

Byggnaderna placeras huvudsakligen med fasad mot gata, parallellt med skivhusen, vilket gör att punkthusen hamnar något vridna i förhållande till varandra. Detta med undantag för hus 1A som vrids något från gatan i syfte att möjliggöra för en mindre platsbildning framför den lokal som ska anordnas i bottenvåningen. Platsen syftar till att utgöra en välkomnande entré till det norra delområdet.



Situationsplan som visar föreslagen bebyggelse i kvarter H. Bild: Kod Arkitekter.

Sockelvåningen mellan hus 1B och 1A hamnar delvis under mark på grund av gatans lutning. I hus 1A och 1B ska lokal för centrumändamål finnas i bottenvåning mot GATA med minsta LOA (lokalarea) på 100 kvadratmeter (C1) respektive 40 kvadratmeter (C5). Bottenvåningen är även tänkt att inrymma garage med in- och utfart mot gata samt cykelkök och miljörum.



Bilden visar hus 1A och 1B samt lågdelen mellan husen, som möter gatan med terrassering och plantering. Bild: Kod arkitekter.



Bilden som visar fasader på hus 1A och 1B. Bild: Kod arkitekter.

Ovan sockelvåningen mellan hus 2A och 2B möjliggörs för en uppstickande byggnadsdel i en våning som, tillsammans med delar av entrévåningen, får inrymma en förskola (S1). Förskolan tillåts uppföras med en största bruttoarea på 900 kvadratmeter (e900), vilket motsvarar cirka fyra avdelningar. Entrévåningen är, utöver förskola, tänkt att inrymma miljörum, cykelrum, garage och bostäder. Lokaler för centrumändamål får finnas i bottenvåning (C2). Delar av sockelvåningen består av två våningsplan, där större delen av det nedre planet ligger under mark och innehåller garage. In- och utfart till de båda garageplanen anordnas via två in- och utfarter mot gatan.

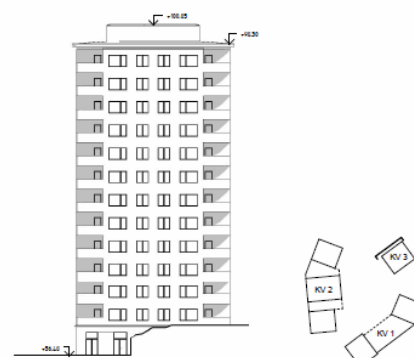
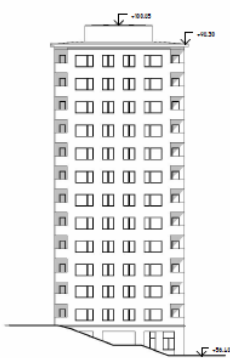
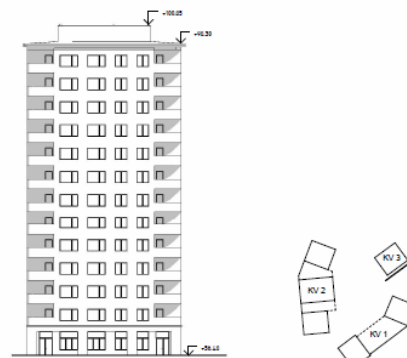
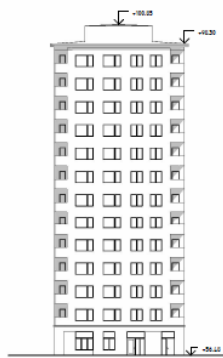


Bilden som visar fasader på hus 2A och 2B samt lågdelen. Bild: Kod arkitekter.



Bilden visar grönytan mellan hus 2A och 1B samt bottenvåningen av hus 2A. Bild: Kod arkitekter.

Hus 3 utförs som en solitär med bottenvåning delvis i suterräng. Entréväningen är tänkt att inrymma miljörum, cykelrum och bostäder. Lokaler för centrumändamål får finnas i bottenvåning (C2).



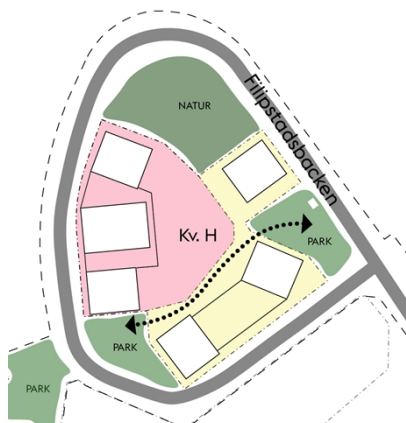
Bilden som visar fasader på hus 3. Bild: Kod arkitekter.

Utemiljö

Områdets naturkaraktär, med insprängd hällmarksskog och tallar, avses bevaras. Bostadsgård kan anordnas på planterbart bjälklag ovan lågdelen i kvarter A och är tänkt att utformas med möjlighet till gemensamma aktiviteter för de boende. Ovan bjälklaget får byggnad inte uppföras och bilparkering medges inte. Bjälklagets högsta höjd regleras i meter över nollplanet.

Den befintliga stigen som idag går genom området får vara kvar vilket möjliggör för passage över kvarteret och mellan de två parkytorna i sydöst och sydväst.

Utrymme för förskolegård finns på den grönyta som ramas in av bebyggelsen. Gården ska vara sammanhängande och omfatta minst 1 400 kvadratmeter (S1) och marken får endast bebyggas med komplementbyggnad för verksamhetens behov såsom förråd, lekbod, cykelparkering eller dylikt. Tanken är att bevara



gårdens gröna karaktär genom att spara så mycket som möjligt av topografi, träd och växtlighet. Möjlighet finns att anordna gångförbindelser mellan gården och de två parkytorna.

För att säkerställa en avgränsning mot bostadsgården mellan hus 1A och 1B föreslås plantering av vegetation som kan ge en avskiljande funktion. Förskolegården behöver inhägnas vilket ger en tydlig avgränsning mot bostadsgårdarna intill hus 2A och 2B. Från gatan blir bostadsgårdarna naturligt avgränsade från det offentliga rummet i och med höjdskillnaden mot gatan.

Hus 1A och 1B möter gatan med en förgårdsmark på cirka fyra meter vilket ger utrymme för planteringar i olika nivåer som kan tona ner den slutna bottenvåningens fasad och bidra till ett grönare gaturum. På det triangelformade entrétorget intill hus 1A finns plats för exempelvis planteringar och sitttor i anslutning till lokalen. Val av markbeläggning är tänkt att anpassas till beläggningen på anslutande allmän plats.



Bilden visar platsbildningen intill hus 1A och dess möte med den allmänna parkytan. Bild: Kod arkitekter.

Hus 2A, 2B och 3 möter gatan med en något smalare förgårdsmark och är tänkt att gestaltas med planteringar som ramar in entréerna, samt cykelparkeringar och bänkar.

Parkering

Parkering för bil löses i garagen. Mobilitetsåtgärder planeras för att reducera parkeringstalet. Antal tillkommande parkeringsplatser i garage inom kvarteret uppgår till 90 stycken, inklusive fyra bilpoolsplatser. Parkeringsköp planeras för att täcka det totala behovet på 114 platser.

Cykelparkering utomhus löses utomhus på bland annat gårdar och förgårdsmark, samt i garage. För förskolans behov finns möjlighet att anordna 10 stycken platser. Antalet platser uppgår till 730 stycken.

Gestaltungsprinciper för kvarter H

För att inte överskrida 13 våningar regleras en största bruttoarea i kvadratmeter ovan mark (e1:000) för punkthusen. Bottenvåning mot GATA ska ha en våningshöjd om minst 3,5 meter från gatans medelnivå intill byggnaden (f6), vilket syftar till att tydliggöra bottenvåningarna och bidra till att stärka gaturummet. Detta gäller inte för hus 2B där det i delar av sockelvåningarna möjliggörs för två bostadsvåningar, vilka kan utformas med en lägre våningshöjd.

Skydd

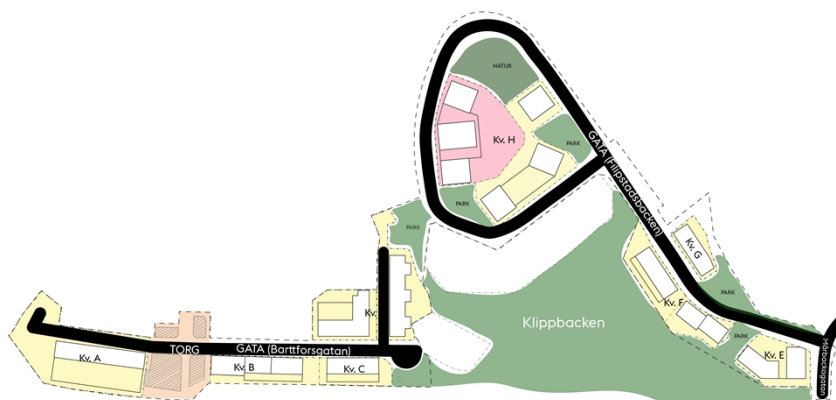
Bulleravskärmande väggar behöver anordnas mot spår i delar av planområdet i syfte att säkerställa att klara bullerriktvärden för bostäder, samt att möjliggöra ljuddämpad uteplats. På takterrasserna behöver bullerskärmar uppföras mot spår i kvarter kvarter B och C med en höjd på 3,0 (m3) respektive 2,0 meter (m1). I kvarter E behövs en bullerskärm på minst 18 meter (m2) anordnas mellan byggnaderna. Skärmarna ska utföras i klarglas i syfte att ges ett underordnat uttryck i stadsbilden.

För att klara bullerkraven för bostäder avses hus C uppföras med loftgång. Detta möjliggörs genom en bestämmelse som reglerar att ytan endast får nyttjas för öppenarea (e3)

På de utstickande garagen intill banvallen i kvarter A, B och C är utevistelse ej möjlig på grund av avståndet till spåret. Byggnader och parkering tillåts ej ovan bjälklaget.

Allmän plats

Allmän plats utgörs av ytor för fordons-, gång- och cykeltrafik (GATA), torg (TORG), park (PARK) och natur (NATUR). Gatorna behåller samma sträckning men anpassning av gaturummens sektioner möjliggörs. Parken Klippbacken föreslås rustas upp och kompletteras med nya funktioner och tydligare entréer. Den kvarstående naturmarken i den norra delen av planområdet föreslås i delar omgestaltas till park och i delar bevaras som naturmark. Intill den västra entrén till pendeltågsstationen möjliggörs ett torg.

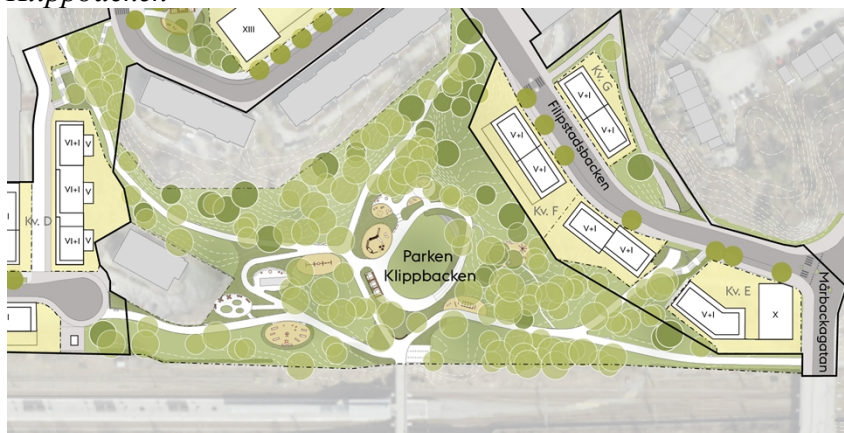


Gestaltungsprinciper för allmän plats

De allmänna platserna ska gestaltas för att bidra till ett tryggt, rikt och varierat stadsliv med god framkomlighet och orienterbarhet. Med generösa inslag av gatu- och parkgrönska kan detaljplanen bidra till att öka vistelsevärden och klimatreglering. I de offentliga parkrummen ska det finnas utrymme för utevistelse, lek och rekreation.

Park och natur

Klippbacken



Situationsplan som visar föreslagna funktioner i parken Klippbacken.
Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.



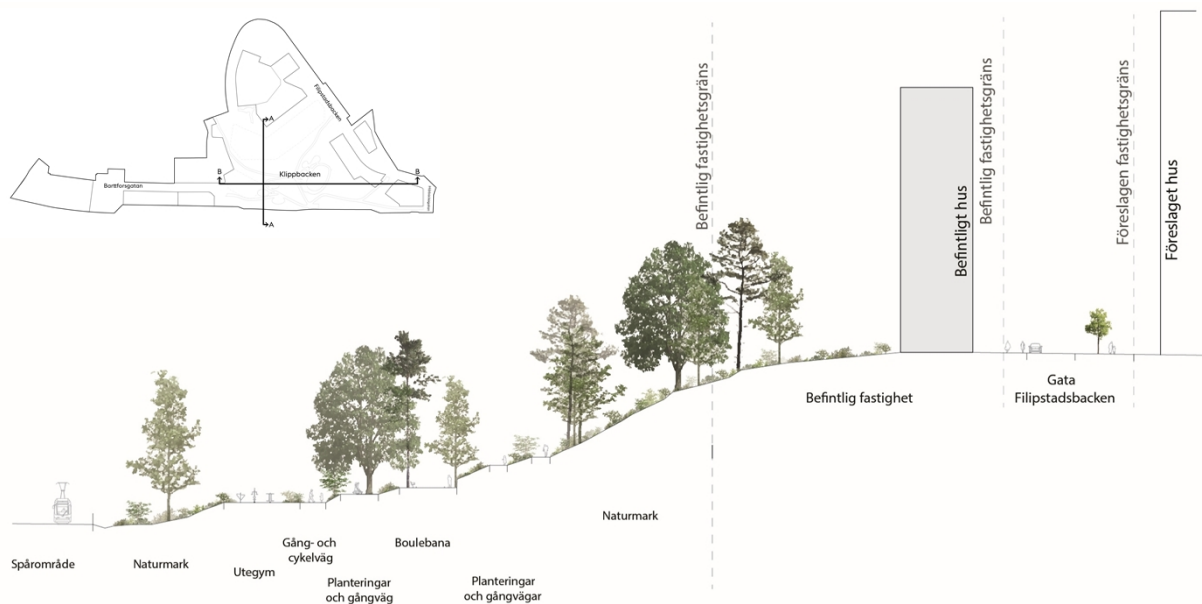
Bilden visar föreslagna funktioner i parken Klippbacken. Vyn är tagen från den östra entrén till pendeltågsstationen i parken. Bild: WSP.

Parken Klippbacken är tänkt att kompletteras med grönska och fler funktioner anpassade efter en bredare målgrupp. Klippbacken ska vara en trygg och levande plats som till sitt innehåll bidrar till att stärka den sociala och ekologiska hållbarheten i området.

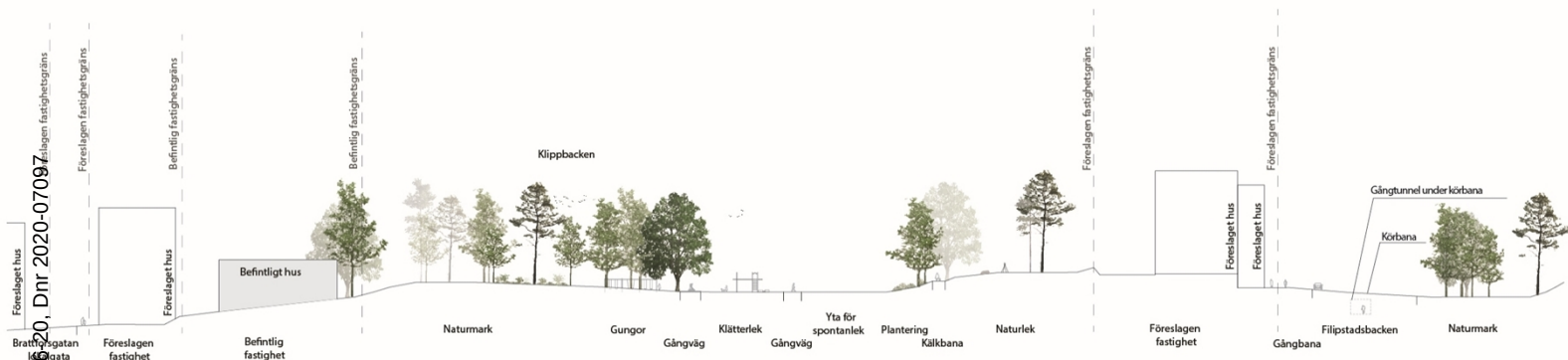
Parkens kulturhistoriskt intressanta värden ska tas tillvara och i delar återskapas och rustas upp. Entréerna till parken ska tydliggöras och gestaltas för att annonsera platsen.

Parkens struktur med flera små rum och platser avses behållas och vidareutvecklas med funktioner som vänder sig till en bredare målgrupp än idag. Tillkommande funktioner kan till utformning och utbredning anpassas till befintlig natur och topografin i parken för att undvika fällning av träd och sprängning i berg samtidig som befintlig vegetation kan bevaras och gallras. Stora träd som behöver tas ned kan återanvändas för lek.

Den ovala gräsytan kommer att bevaras och kan användas för exempelvis lek, aktivitet och picknick. Intelligande gradänger av natursten föreslås rustas upp för att kunna användas som samlingsplats eller en liten scen. Kälkbanan bevaras och kan användas för pulkaåkning vintertid och cykelbana under resten av året. Lekplatsen föreslås rustas upp och utökas med bland annat en större lekyta med lekutrustning för äldre barn, fler gungor, småbarnslek, samt pergola med sittmöjligheter under tak och en grillplats.



Sektion A-A som visar föreslagna funktioner i parken Klippbacken. Bild: WSP



Sektion B-B som visar föreslagna funktioner i parken Klippbacken. Bild: WSP

Norra delen



Situationsplan som visar natur- och parkmiljön i norra delen av planområdet. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

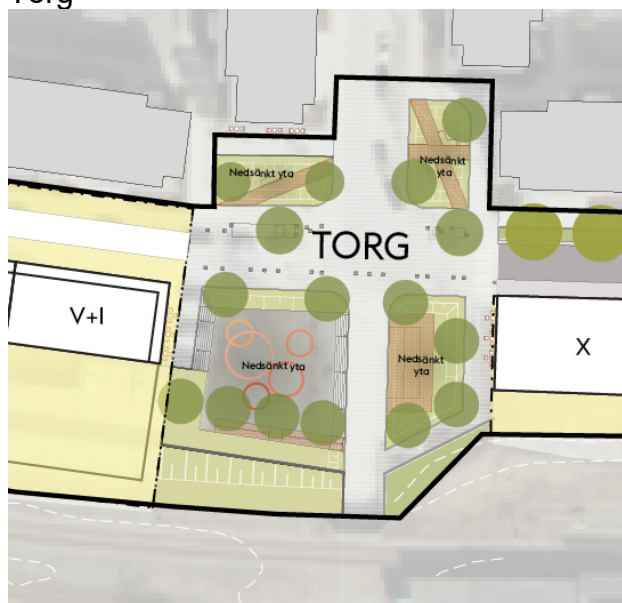


Mellan byggnaderna i den norra delen av planområdet bevaras tre gröna rum som ansluter till gatan. I öst, mellan hus 1A och 3, möjliggörs för en grönskande platsbildning med parkkaraktär med utrymme för återvinningsstation och elnätstation. En entréplats med planteringar och sittplatser kan anordnas som ansluter till den lilla platsbildningen intill hus 1A.

Naturmarken i sydväst föreslås omvandlas till en mindre parkyta som gestaltas med inspiration från de kulturhistoriskt värdefulla former och element som återfinns i Klippbacken, bland annat en oval platsbildning omgärdad med murar. Parken kan kompletteras med exempelvis planteringar, pergola och lekytor. På andra sidan gatan, i släppet mellan skivhusen, planeras en ombyggnation och upprustning av befintlig trappa som förbinder Filipstadsgatan med Brattforsgatan.

Grönytan i norr planläggs som natur och dess befintliga naturmarkskaraktär avses bevaras.

Torg



Illustrationsplan som visar den nya utformningen av torget vid Brattforsgatan. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

Torget är tänkt att utformas med funktioner som aktiverar platsen och stärker den som en mötesplats i området. Lekytor, sittplatser och cykelparkeringar kan bidra till detta.

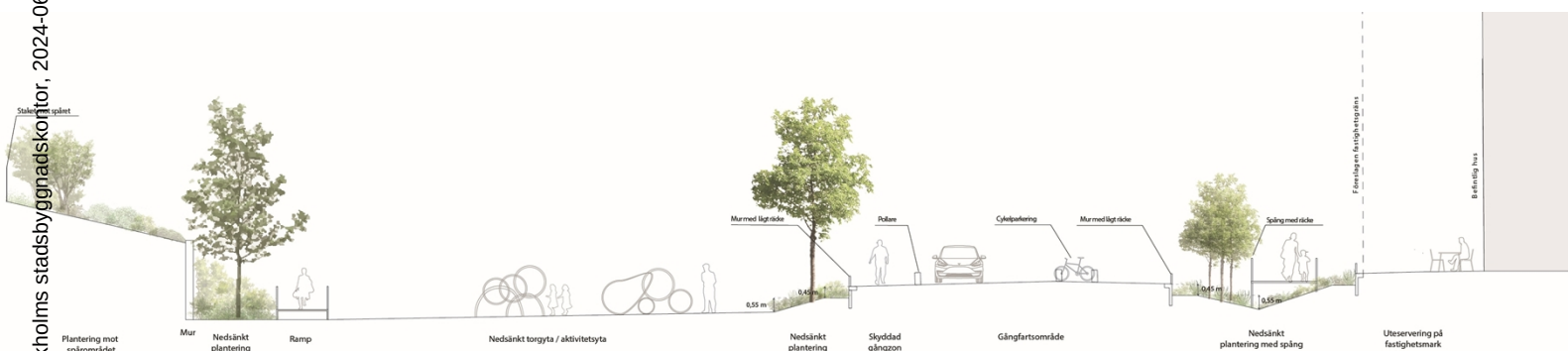
Lokaler för centrumverksamheter i bottenvåningarna kan bidra till att ytterligare stärka torgets funktion och tillföra liv och rörelse i området. Intill byggnaderna finns utrymme för uteserveringar.

Trafik till Brattforsgatan leds via torget som föreslås utformas som ett gångfartsområde där fotgängare ges företräde, vilket är anledningen till att användningen ändras från nuvarande gata till torg.

Befintlig lågpunkt föreslås delvis justeras så att stora mängder skyfallsvatten kan tas omhand på torget. Delar av befintlig kvartersmark norr om gatan ianspråkats för att möjliggöra för tillräckliga volymer.



Sektion C-C (öst-västlig) som visar utformning av torget vid Brattforsgatan. Bild: WSP



Sektion D-D (nord-sydlig) som visar utformning av torget vid Brattforsgatan. Bild: WSP

Gestaltungsprinciper för torget

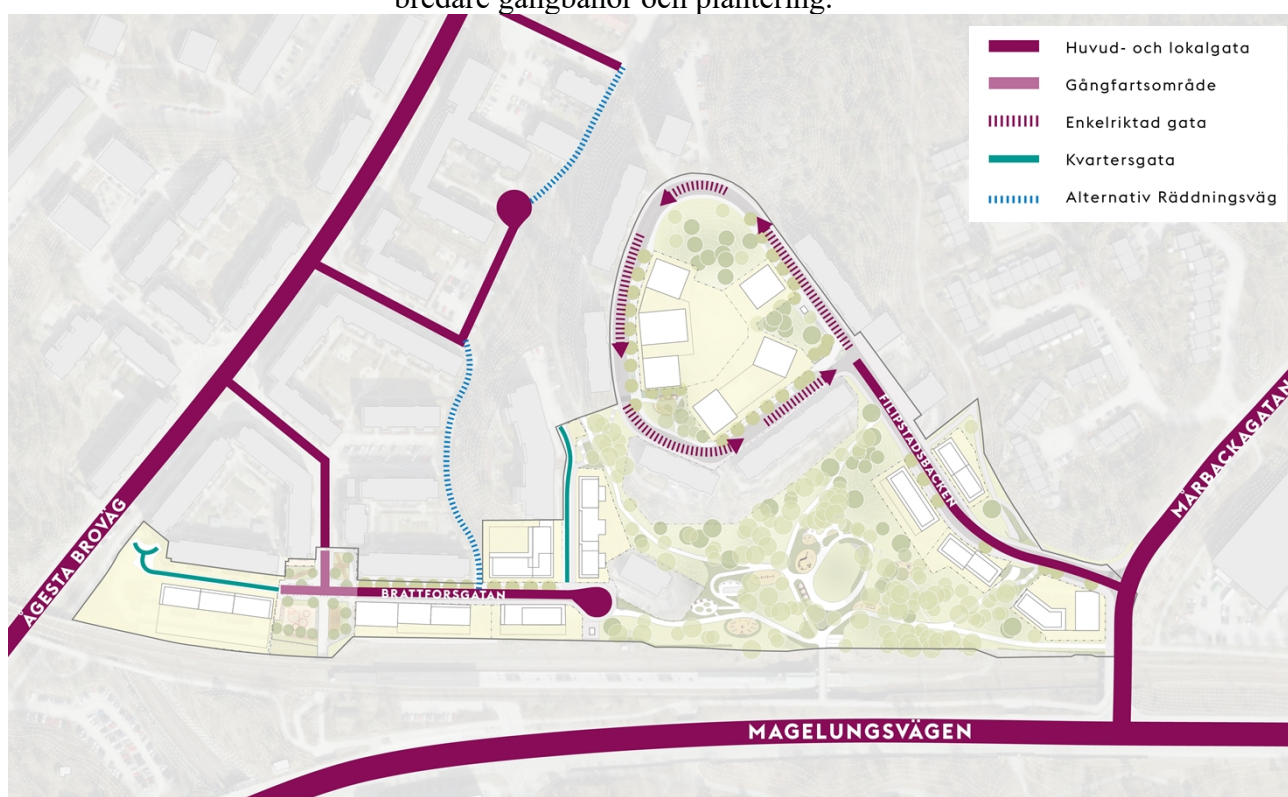
Torget föreslås utföras som ett skyfallstorg och höjdsätts med fyra nedsänkta ytor, där den största kan utföras tillgänglig med ramp och utformas för lek och rekreation. Övriga nedsänkningar

föreslås utföras som planteringsytor med möjlighet att anordna ovanliggande spärrar för gångpassage och uteservering. Nedsänkningen motsvarar cirka 45 centimeter i ytterkanterna och uppåt en meter i mitten.

Gator och trafik

Gatunät

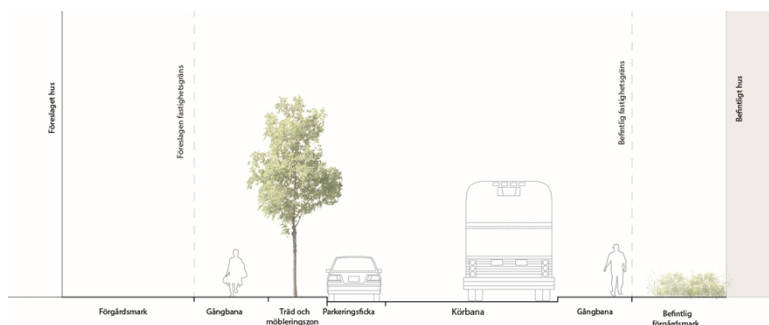
Planförslaget innebär inga förändringar av gatunätets struktur inom allmän plats. Gatorna behåller samma sträckning men föreslås omgestaltas med smalare körbanor och utrymme för bredare gångbanor och plantering.



Bilden visar gatunätet inom och i anslutning till planområdet. Bild: Stockholms stad med underlag från Tyréns.

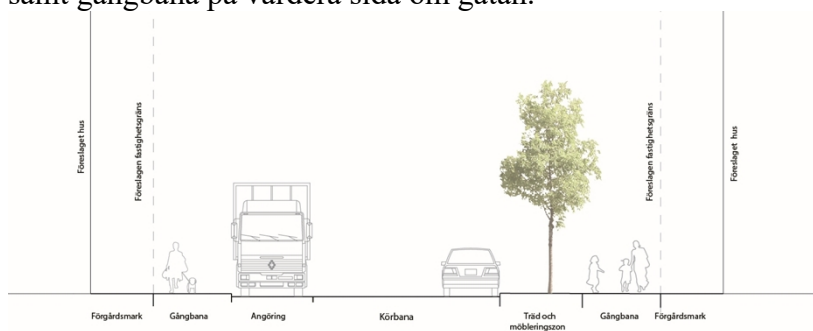
Filipstadsbacken

Filipstadsbackens övre del "ringen" föreslås enkelriktas och befintlig markparkering tas i delar bort för att skapa utrymme för ny bebyggelse. Parkering och angöring på den sida om gatan som ligger närmast befintlig bebyggelse bibehålls. Gatan utformas med en enkelriktad körbana, ytor för angöring och parkering, samt gångbanor på vardera sida. Gatuträd föreslås uppföras enligt principen träd framför hus, där träd tillförs på de delar av gatan som ansluter till den tillkommande bebyggelsen.



Sektion E-E som visar föreslagen gatusektion för norra delen av Filipstadsbacken. Bild: WSP

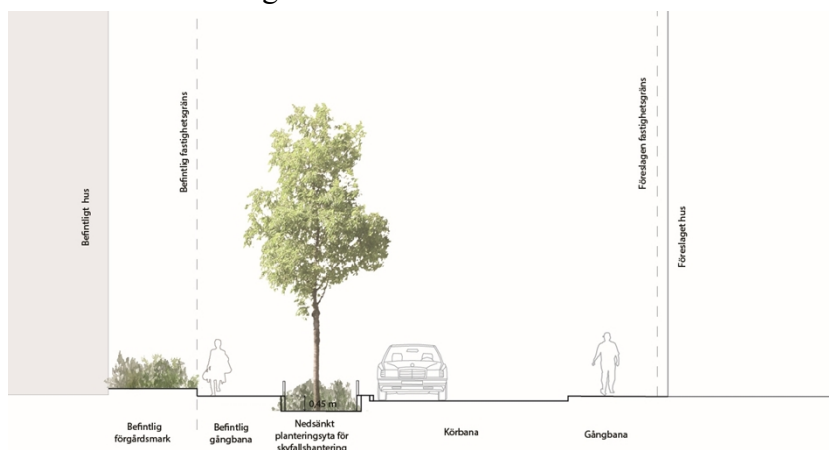
Filipstadsbackens sydöstra del kommer fortsatt att vara dubbelriktad med ett körfält i vardera riktning, ytor för angöring samt gångbana på vardera sida om gatan.



Sektion F-F som visar föreslagen gatusektion för sydöstra delen av Filipstadsbacken. Bild: WSP

Brattforsgatan

Brattforsgatans föreslås fortsatt vara dubbelriktad. Detaljplanen möjliggör för en justering av vändplanens läge och utformning. Höjsättningen av gatan behöver justeras för att möjliggöra anslutning till kvartersgatan i öst. Utrymme för gatutråd finns på den norra sidan om gatan.



Sektion G-G som visar föreslagen gatusektion för Brattforsgatan. Filipstadsbacken. Bild: WSP

Gestaltungsprinciper för gata

Vid ”ringen” i den övre delen av Filipstadsbacken möjliggörs för större gatuträd föreslås placeras utmed gatan enligt principen träd framför hus. I övriga delar tillåts natur- och parkmark möta gatan. Planteringar bidrar till grönska i gaturummet.

Vid Filipstadsbackens sydöstra del finns begränsat med utrymme för gatuträd. Istället föreslås färre träd av större kvalitet.

Brattforsgatan föreslås även fortsättningsvis utformas med en enkelsidig trädrad. Nedsänkta gatuplanteringar kan användas för rening och fördröjning av dagvatten och hantering av skyfall.

Biltrafik och parkering

Filipstadsbacken

Föreslagen utformning av gatan innebär en förändring av parkeringssituationen i ”ringen” där en stor del av befintliga parkeringsplatser på allmän plats utgår. Antalet platser för bilparkering reduceras från cirka 164 platser till cirka 58 platser.

Brattforsgatan

Brattforsgatan föreslås utformas med en körbanelbredd på 5,5 meter. Radien för vändplanen behöver vara nio meter för att möjliggöra rundkörning för avfallsfordon. Höjdsättningen behöver ses över för att underlätta anslutning till lokalgatan i öst.

Gång- och cykeltrafik

Nya gångbanor inom planområdet föreslås ha en minsta bredd om 2,5 meter, vilket generellt innebär en ökad standard för hela planområdet. Utmed både Filipstadsbacken och Brattforsgatan möjliggörs för gångbanor på båda sidor om gatan. En breddning av det öst-västliga gång- och cykelstråket genom parken föreslås i syfte att möjliggöra för en tillgänglighetsanpassad koppling. Befintlig gång- och cykeltunnel (tunnel) under Filipstadsbacken avses vara kvar. Gång- och cykelbanan intill kvarter G justeras något i sidled i syfte att möjliggöra utrymme för tillkommande byggnad.

Befintlig trappkoppling mellan kvartersgatan i kvarter D och Filipstadsbacken föreslås göras om för att ges en bättre standard och skapa utrymme för tillkommande byggnad.

Befintlig gång- och cykelkoppling mellan parken och Filipstadsbacken i planområdets östra del tas bort och ersätts med en trappkoppling i justerat läge för att ge utrymme åt tillkommande bebyggelse. En ny gång- och cykelkoppling planeras norr om Filipstadsbacken, som via gång- och

cykeltunneln under gatan möjliggör tillgänglig angöring till parken. I övrigt innebär förslaget inga större förändringar av cykelinfrastrukturen i området.

Torget föreslås trafikregleras för att öka framkomligheten för gång- och cykel och möjliggöra för olika trafikslag att ta sig fram på lika villkor. Enligt genomförda beräkningar, med utgångspunkt i boendeprognoser och resestatistik, uppskattas behovet av nya cykelparkeringar vara cirka 70–215 platser på allmän plats.

Kollektivtrafik

Två befintliga busshållplatser vid Filipstadsbacken föreslås utgå för att möjliggöra för ny bebyggelse och tänkt gatuutformning. Flera hållplatser finns i närheten av de som tas bort och förslaget bedöms innebära små negativa konsekvenser. Körfältsbredder kan anpassas för att säkerställa framkomlighet för busstrafik. I backen vid den östra delen av planområdet finns utrymme för en generell bredd på sju meter. I anslutning till kvarter F och G smalnas körbanan av för att minska intrång i naturmarken. I de smala delarna möjliggörs en körbanebredd på 5,65 – 6,45 meter vilket möjliggör för möte mellan personbil och buss, samtidigt som avfallsfordon angör något av kvarteren. I den norra enkelriktade delen av gatan varierar bredden med en minsta körbanebredd på fyra meter.

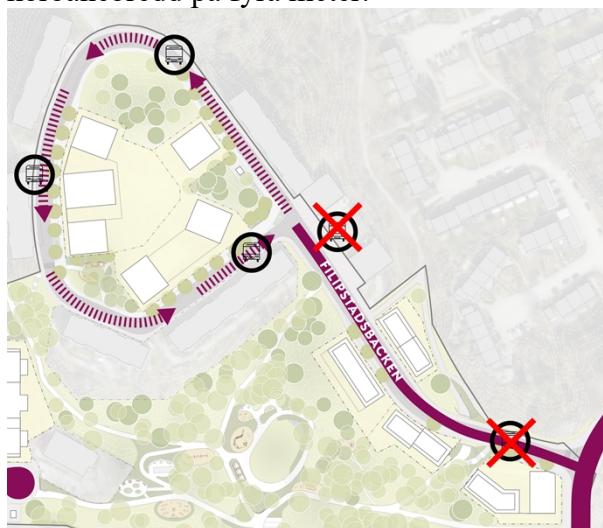


Illustration som visar busshållplatser längs Filipstadsbacken. Rödkryssade busshållplatser föreslås utgå. Bild: Stockholms stad med underlag från Tyréns.

Tillgänglighet

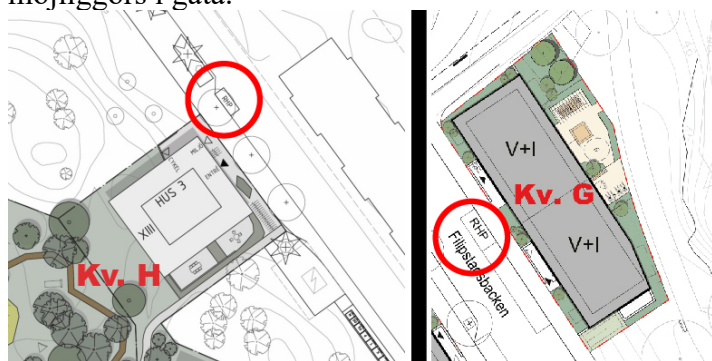
Allmän plats

Utmed Filipstadsbacken skapas utrymme för angöring och avfallshantering för tillkommande och befintliga bebyggelse. Gatuutformningen möjliggör för tillgänglig angöring inom 25 meter från entréer. Lägen för angöringsfickor och lastplatser anpassas efter placeringen av planerade miljörum.

Den sydöstra delen av Filipstadsbacken har en lutning på mellan cirka 7–10 procent, vilket innebär avsteg från riktlinjerna för avfallshantering då angöringsfickorna inte är tillgängliga på grund av den kraftiga lutningen. Längs Brattforsgatan finns möjlighet att lösa tillgänglig angöring för avfallshantering längs hela gatan.

Det centrala parkstråket i Klippbacken, som går parallellt med spårområdet i öst-västlig riktning, föreslås breddas till tre meter för att förbättra framkomlighet och möjliggöra för en tillgänglig lutning. De stora höjdskillnaderna i parken gör det svårt att möjliggöra för ytterligare tillgängliga stråk utan att göra stora ingrepp i kulturhistoriskt intressanta miljöer.

Tillgänglig parkering ska enligt stadens generella riktlinjer anordnas på kvartersmark. I projektet görs avsteg vid hus 3 i kvarter H och kvarter G där tillgänglig parkering istället möjliggörs i gata.



Kvarter A och B

All angöring till byggnaderna löses längs Brattforsgatan, inom 10 meter från entréerna. Utrymme för tillgänglig parkering finns utmed kvartersgatan, i garaget, samt i utrymmet mellan kvarter B och C. Eftersom yta för tillgänglig parkering för befintlig bebyggelse norr om Brattforsgatan tas i anspråk för ny bebyggelse finns även möjlighet att anordna tillgänglig parkering på allmän plats utmed gatan.

Kvarter C och D

De fyra huvudentréerna i kvarter C och D nås via fyra angöringsplatser intill Brattforsgatan och kvartersgatan. Tillgänglig parkering kan anordnas i garage under hus C och D1, samt utomhus vid den norra och södra gaveln vid hus D2.

Kvarter E, F och G

All angöring till byggnaderna sker i fickor utmed kantstenen längs Filipstadsbacken, inom 10–25 meter från entréerna. För det vinklade huset (hus 2) i kvarter E kan angöringen lösas över gården som ansluter i nivå med gatan. Kvarter F och G förses med dubbla trapphus som kan kopplas samman invändigt vilket innebär att endast en av entréerna behöver utföras tillgänglig. Den invändiga kopplingen möjliggör även för tillgänglig access till avfallshanteringen. Gatan har utmed kvarter F och G en lutning på ca 7–8 procent och angöring behöver därför anordnas direkt utanför entréerna.

Utrymme för parkering för rörelsehindrade finns i garagen. På grund av gatans lutning och avsaknad av garage är det vid kvarter G möjligt att vid behov anlägga parkering för rörelsehindrade i gata.

Kvarter H

Samtliga byggnader inom kvarter H angörs från gatan, inom ett avstånd på under 10 meter till entréer, med undantag för bostadsentré och entré till lokal vid hus 1A där avståndet understiger 25 meter. Tillgänglig parkering för rörelsehindrade kan anordnas i garagen och på allmän plats längs gatan vid hus 3.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Kommunalt vatten och avlopp finns i området. Ny bebyggelse antas kunna ansluta till befintligt nät.

EI/Tele

Då det saknas kapacitet i befintligt elnät för att försörja tillkommande bebyggelse planeras för utökning av kapaciteten för de två befintliga elnätsstationerna i planområdet. Den elnätsstation som finns mellan kvarter B och C föreslås flyttas till ett nytt läge öster om kvarter C (E1). Även den befintliga elnätsstationen som finns inom det norra delområdet justeras i sitt läge (E1).

Energiförsörjning

Ny bebyggelse antas kunna ansluta till fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

Kvarter A och B

Avfallshanteringen för hushållssopor och källsortering löses vid kvarter A genom underjordiska sopkärl längs gata samt i invändiga miljörum. I kvarter B löses all avfallshantering i invändiga miljörum.

Kvarter C och D

Tre miljörum med källsortering föreslås anordnas i hus D2 och kvarter C. Makkasuner för hushållsavfall kan anordnas vid kvarter C, samt i rullkärl i miljörum i hus D2. Uppställningsplatser för avfallsfordon kan anordnas på kvartersgatan samt vid vändplanen.

Kvarter E, F och G

Avfallshantering föreslås lösas med underjordiska sopkärl längs gatan, samt invändiga miljörum. Utrymme finns för sortering av matavfall och restavfall, det finns även utrymme för alla återvinningsbara fraktioner. Miljörummen i kvarter F och G behövs då den branta lutningen längs gatan gör det svårt att lösa tömning av underjordiska sopkärl. Miljörum finns även i gatuplan i högdelen i kvarter E.

Kvarter H

Insamling av hushållsavfall och återvinning kan lösas i miljörum i bottenvåning med tillgänglig entré mot gata. Angöring för hämtning sker på anvisade angöringsplatser på gatan.

Räddningstjänst

Vid ett 100 års-regn finns risk att delar av den nya bebyggelsen inte kan nås av räddningstjänsten via Brattforsgatan. För att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet föreslås gång- och cykelbanan genom parkområdet utgöra en alternativ räddningsväg. I vidare projekteringsarbete ska denna anpassas för att räddningstjänstens fordon ska komma fram. En del av den föreslagna räddningsvägen lutar cirka 8–9 procent vilket överstiger räddningstjänstens krav om max 8 procents lutning.

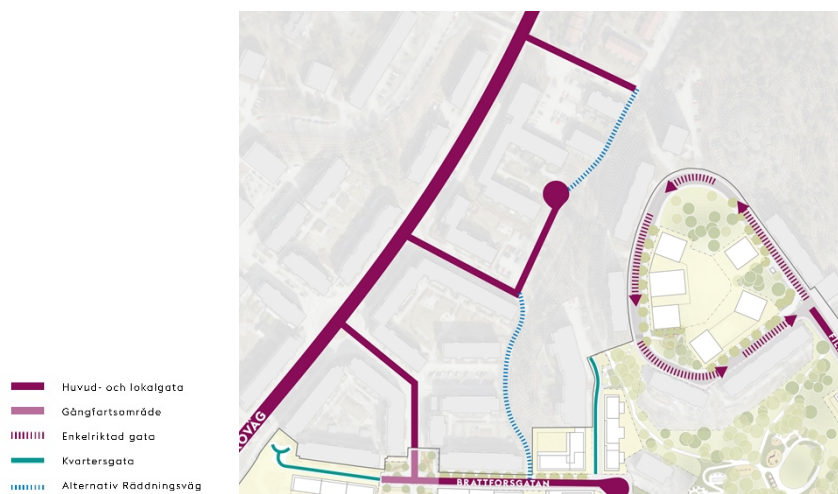


Bild som visar en alternativ räddningsväg. Bild: Stockholms stad med underlag från Tyréns.

Kvarter A och B

De planerade bostäderna i kvarter A och B nås med stegbil från uppställningsplatser längs Brattforsgatan. Högdelen utförs med brandsäkert trapphus, Tr2-trapphus.

Kvarter C och D

Byggnaderna föreslås utföras med Tr2-trapphus. Två uppställningsplatser för räddningsfordon planeras vid vändplanen samt på lokalgatan i anslutning till hus D2.

Kvarter E, F och G

Bostäderna kan nås med stegbil via uppställningsplatser utmed Filipstadsbacken. Några trapphus utförs med Tr2-trapphus för att klara utrymning för bostäder som inte vetter mot gata eller har för långt avstånd till uppställningsplats.

Kvarter H

Bostäderna föreslås utföras med Tr2-trapphus.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Det bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Sammantaget bedöms den planerade verksamheten 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

Ett genomförande av detaljplanen innebär att delar av det befintliga naturområdet i delområde öst, norr och östra delen av delområde väst kommer att tas i anspråk för ny bebyggelse. Av det naturobjektet som har högsta naturvärden (klass 2) beräknas totalt cirka 160 kvadratmeter tas i anspråk av ny kvartersmark. Det innebär att två träd (nr 237 och nr 238) behöver tas bort och andra träd i närheten kan påverkas negativt.

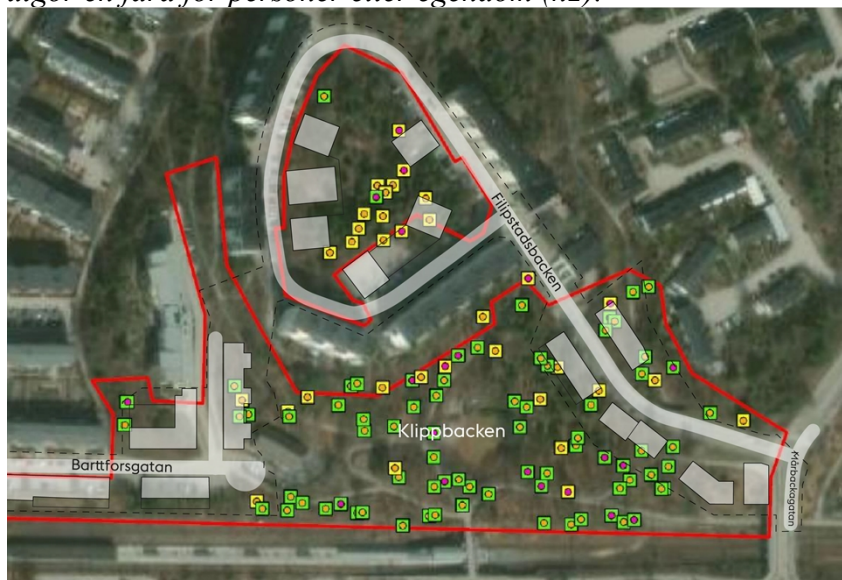


Bilden visar påverkan av föreslagna bebyggelse på identifierade naturvärdesobjekt inom planområdet. Föreslagna bebyggelse markerat med vit. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

Större delen av Klippbacken och centrala delar av naturområdet i delområde norr bevaras som natur- och parkmark. 85 av 110

skyddsvärda träd kommer att bevaras. Områdets ekologiska funktion bedöms därmed bibehållas till stora delar och eventuell förlust av värdefulla arter och livsmiljöer minimeras. Planen medför dock vissa negativa konsekvenser för naturvärden eftersom några naturvärdesobjekt med påtagligt och visst naturvärden tas i anspråk. 25 värdefulla träd behöver avverkas varav sex träd som är särskilt skyddsvärda. Inom det norra delområdet har ett särskilt skyddsvärt lövträd och flera barrträd skyddats på plankartan genom en bestämmelse som *träd med en stamdiameter om minst 35 centimeter får endast fällas om det kan orsaka spridning av epidemisk trädssjukdom eller om det utgör en fara för personer eller egendom (n2)*.

- Inventeringsområde
- Särskilt skyddsvärt barrträd
- Särskilt skyddsvärt lövträd
- Övrigt barrträd
- Övrigt lövträd



Bilden visar påverkan av föreslagna bebyggelse på markerade skyddsvärda träd inom planområdet. Föreslagna bebyggelse markerat med vit. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

Följande träd med särskilt skyddsvärde har identifierats som direkt påverkade av exploateringen:

Nr	Art	Stamdiameter	Kommentar
13	Tall	49 cm	Liten hålighet med mulm
15	Tall	66 cm	Bohål för fåglar
37	Tall	42 cm	Ett bohål
70	Tall	49 cm	Ett bohål. Påväxt av talticka (rödlistad - NT, fem fruktkroppar).
71	Ek	60 cm	Liten hålighet.
278	Björk	51 cm	

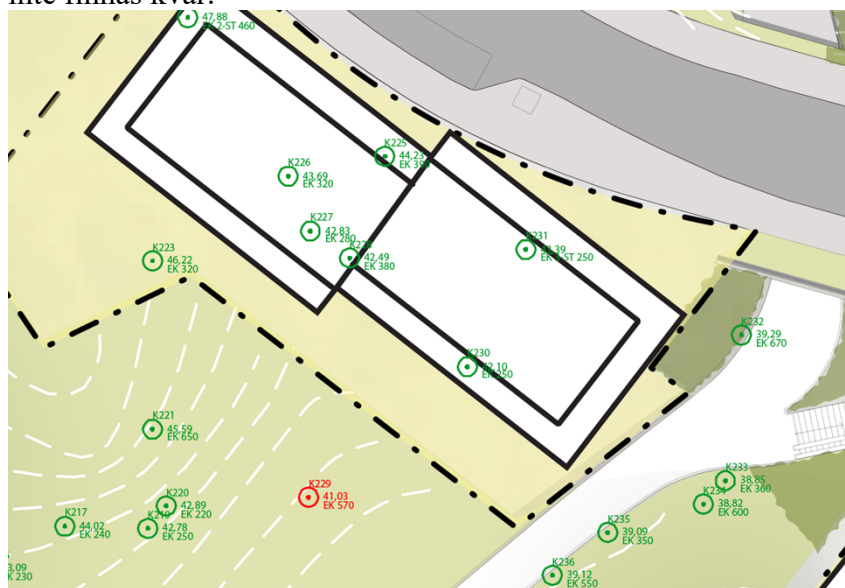
Merparten av de fågelarter som har registrerats bedöms inte påverkas i någon betydande utsträckning av den planerade exploateringen. Ett antal arter bedöms dock kunna påverkas i viss

mån ifall röjning av buskar och avverkning av träd sker under artens häckningsperiod. Genom att undvika röjning av buskar eller avverkning av träd under denna period, bedöms arbetet inte utgöra en risk för bevarandestatusen för de fågelarter som häckar inom och i nära anslutning till planområdet.

Exploatering i delområde öst kan påverka fladdermössens jaktmiljöer negativt genom att insektproduktionen i området minskas. De fladdermusarter som endast födosöker i området idag kommer troligtvis inte påverkas i någon större grad av förlust av jaktmiljöer, då de jagar över mycket större ytor än själva området och är vanligt förekommande i stadsnära natur. Förlust av jaktmiljöer kan dock ha en större negativ påverkan på eventuella kolonier i området då fladdermus-honorna oftast inte flyger längre turer under kolonitiden och gärna uppehåller sig i insektsrika miljöer.

Av de tre träd med håligheter i parkens södra och sydöstra del som potentiellt utgöra boplatser för dvärgpipistreller är det troligast att träd nr 160 och träd nr 180 kan utgöra en lämplig koloniplats för arten. Träd nr 229 kan potentiellt hysa kolonier, även om det inte bedömdes finnas någon koloni där under inventeringstillfället.

Placering av bebyggelsen i kvarter F har anpassats för att möjliggöra bevarande av träd nr 229. Trädets eventuella funktion som en potentiell koloniplats för fladdermöss kommer troligtvis inte finnas kvar.



Bilden visar inventerade träd och föreslagen bebyggelse i kvarter F. träd nr.229 är markerat med rött. Bild: Stockholms stad med underlag från WSP.

Rekommendationer och upplysningar för biologisk mångfald:

- *Bevarande av värdefulla träd:* Genom att integrera och skydda de mest värdefulla träden inom den nya grönstrukturen minimeras negativa effekter.
- *Flyttning av död ved:* Att flytta grov död ved till närliggande naturområden kan bibehålla substrat för de arter som är beroende av detta.
- *Ersättningsbiotoper:* Att sätta upp fågelholkar och insektsbon kan hjälpa till att ersätta förlorade livsmiljöer.
- *Kontinuerlig Röjning:* För att bevara ekdominerade miljöer bör kontinuerlig röjning av sly och frihuggning av gamla träd genomföras.

För att utreda planförslagets påverkan på områdets fladdermusfauna kommer en artskyddsutredning avseende fladdermöss genomföras inför granskning av detaljplanen. För att utreda om något av de tre utpekade hålträden utgör en koloniplats kommer en uppföljande koloniinventering att genomföras.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att planens genomförande förutsätter att några naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde och visst naturvärde tas bort eller riskeras. Planområdet för Filipstadsbacken ha ett strategiskt läge och ligger nära kollektivtrafik och bedöms därför vara lämpligt att utveckla. För att bidra till översiktsplanens mål om en sammanhängande stadsmiljö har planstrukturen utformas för att binda samman stadsdelens stadsutvecklingsplaner i Larsboda och stärka kopplingar mellan Larsboda, Farsta och Farsta strand.

Rekreation och friluftsliv

Klippbacken föreslås förstärkas med fler mötesplatser och aktiviteter såsom bland annat utegym, naturlek, boulebana, naturparkour och klätterlek för äldre barn och upprustning av småbarnslek. Parkens centrala, öppna, ytor föreslås bevaras. Ny bebyggelse och fler boende i området skapar förutsättningar för mer rörelse under fler tillfällen på dygnet vilket är positivt för upplevelsen av trygghet. Dessutom bidrar bebyggelsen till flera ögon mot parken genom balkonger och stora fönsterpartier. Den föreslagna utvecklingen av parken bedöms kunna innebära positiva konsekvenser för de boendes möjligheter till rekreation och friluftsliv.

Genomförande av planen innebär att parkrummet minskas från cirka 2.5 ha till cirka 2.15 ha. Eftersom planen föreslår bebyggelse i de delar som bedöms vara svårtillgängliga idag och

möjliggör för utveckling av parken med nya kvaliteter, bedöms minskningen av parkrummet innebära små negativa konsekvenser för rekreation.

I norra delen av planområdet föreslås två mindre fickparker och en oförändrad naturmark som bidrar till ett grönt och aktivt gaturum med platser för aktiviteter och vistelse.

GYF

Alla kvarter ska uppnå en grönytefaktor på 1,0.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsterna Drevviken och Tyresån-Forsån för vilka fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Förutsatt att föreslagna åtgärder tillämpas bedöms planförslaget inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs i ökad mängd som bedöms påverka möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna för Drevviken och Tyresån – Forsån.

Dagvatten

Inom de olika kvarteren föreslås generellt att dagvatten omhändertas i öppna dagvattenanläggningar så som regnväxtbäddar, makadamdiken, planteringsytor, gräs- eller naturytor och gröna tak. Där det inte är tekniskt möjligt att leda vatten till någon form av vegetation föreslås underjordiska magasin.

Sett till planen som helhet beräknas föroreningsmängderna för samtliga analyserade ämnen efter rening i föreslagna anläggningar minska inom Drevvikens avrinningsområde. Detta eftersom delar av planerade kvarter byggs på redan hårdgjorda ytor så som parkeringsplatser, från vilka dagvatten idag avleds till recipient utan föregående rening. Inom Forsåns tekniska avrinningsområde beräknas i stället flera av de analyserade föroreningsmängderna öka, bland annat näringsämnena fosfor och kväve vars halter redan idag överstiger gränsvärdena för god status i recipienten. Att flertalet föroreningar ökar beror på att alla kommande kvarter inom avrinningsområdet planeras på vad som idag är skog/naturmark. För att hålla nere näringsläckaget bör tillförseln av gödande ämnen minimeras. Övriga ämnen som beräknas öka är koppar, zink, bly, kadmium, PAH16 och antracen.

Då ökningarna är relativt små bör planen, med materialval samt sparsam gödsling, kunna utföras på sådant sätt att recipienternas status inte försämras. För att ytterligare minska risken för negativ påverkan bör åtgärder genomföras även för delar av allmän platsmark som inte omfattas av stadens åtgärdsnivå, exempelvis genom de föreslagna skelettjordarna längs Filipstadsbacken.

De lokala åtgärdsprogrammen för Drevviken och Forsån föreslår ett antal åtgärder för att uppnå förbättringsbehovet för att nå god ekologisk och kemisk status för Drevviken och Forsån. Ingen utav föreslagna åtgärder ligger dock inom eller i närheten av planområdet för Filipstadsbacken.

Skyfall

Framtida bebyggelse i området riskerar att förvärra skyfallssituationen. För att undvika detta föreslås ett antal åtgärder inom planområdet, bland annat nedsänkta skyfallsytor på torget vid Brattforsgatan och inom kvarter A, samt möjlighet att avleda och fördröja flöden i kvarterets planerade garage. Dessutom föreslås en upphöjd kant längst västra kanten av planområdet för att undvika att vatten avleds mot Ågesta Broväg.

Föreslagna åtgärder och höjdsättning bedöms enligt skyfallsutredningen ges en acceptabel säkerhetsnivå och inte påverka framkomlighet inom planområdet vid ett skyfall på Brattforsgatan. Höjdsättning av kvartergatan vid Brattforsgatan och skyfallsparken i väster delen av kvarter A har reglerats i plankartan.



Bilden visar beräknat vattendjup vid bedömning av framtida framkomlighet inom och i anslutning till planområdet. Svart kryss representerar enda tillfartsvägen in till planområdets västra del, som ej

är framkomlig på grund av två stora lågpunkter på Ågesta Broväg. Röda streck är de alternativa räddningsvägarna. Bild: Ramboll.

Exploatering av planområdet bedöms inte försämra översvämningssituationen för intilliggande befintlig bebyggelse och infrastruktur, i vissa fall förbättras situationen jämfört med nuläget. Dock kvarstår framkomlighetsproblem till och från planområdet då Ågesta Brovägs vattendjup överskrider kraven på maximalt 20 centimeter och därmed hindrar personbilar och utryckningsfordon ta sig fram. Två alternativa räddningsvägar har utretts i projektet för att lösa framkomlighetsproblemet till och från planområdet. Alternativet med tillgänglighet från Arvikagatan bedöms bäst och kommer studeras vidare i projektet.

Geotekniska förhållanden

För delområde öst och norr behöver kompletterande geotekniska undersökningar utföras inför projekteringsskedet, för att närmare kartlägga mängden bergschakt, behov av spont, övergång mellan olika grundläggningssätt samt eventuell hänsyn till grundvatten och befintlig infrastruktur. Kompletterande undersökningar bör utföras i tidigt skede.

För delområde väst behöver vissa kompletterande undersökningar utföras för bedömning behov av spont. Vid utförande av spont eller schakter intill Nynäsbanan behöver en riskanalys tas fram som klarlägger riskerna.

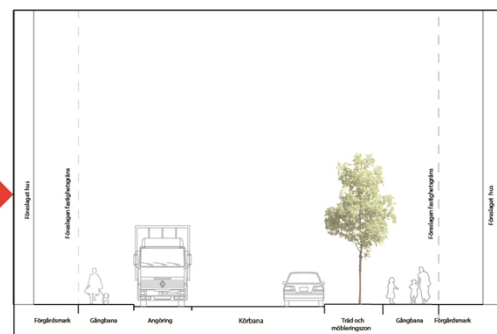
Landskaps- och stadsbild

Planförslaget innebär en förändring av de östra och västra kanterna av parken Klippbacken.

Den nya bebyggelsen längs Filipstadsbacken ramar in gatan och möjliggör för en omvandling av gatan med smalare körbanor och bredare gångbanor. Föreslagen gatusektion kan bidra till ökad trygghet och en trafiksäkrare miljö för oskyddade trafikanter.



Nuläge



Förslaget

Bilden till vänster visar den sydöstra delen av Filipstadsbacken i nuläge och till höger visas den föreslagna gatusektionen.

Planförslaget innebär att naturmiljön i mitten av ”ringen” vid Filipstadsbackens norra del förtätas med bebyggelse som är högre än skivhusen. Strukturen har anpassats till topografin och konsekvenserna för landskaps- och stadsbilden bedöms bli acceptabla.

Planförslaget bildar tillsammans med andra pågående detaljplaner en ny årsring som ska kunna utläsas som ett tydligt tillägg till stadsbilden, inte bara inom planområdet utan på flera ställen i hela Farsta, vilket är i enlighet med en av stadsbyggnadsstrategierna i programmet för stadsdelen.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Ny bebyggelse i delområde öst innebär en betydande förändring av Filipstadsbacken genom att gatan omgestaltas från att vara kantad av träd och berg till att omges av byggnader. Denna förändring påverkar den tidigare rumsliga sekvensen där grönområden separerade byggnadsgrupperna. Planförslaget skapar mer stadsmässiga rum och Klippbacken påverkas tydligt genom att östra delen av parken tas i anspråk för bebyggelse, vilket bedöms utgöra den största påverkan på kulturhistoriska värden inom planområdet. Förändringen bedöms vara positiv eftersom den ökar rörelsen längs Filipstadsbacken samt fler ögon mot parken vilket kan bidra till ökad trygghet på platsen.

I den västra delen av planområdet är de kulturhistoriska värdena begränsade, vilket minimerar påverkan av planförslaget i dessa delar. Vid stationen föreslås en högre volym som avviker från den ursprungliga planstrukturen men harmonierar med områdets närhet till liknande volymer.

I delområde norr planeras en betydande förändring av Filipstadsbackens högst belägna delar i och med uppförandet av de 13 våningar höga punkthusen. Byggnaderna kommer vara synliga på håll och de bygger vidare på Farstas bebyggelsemönster med höga byggnader som markerar höjderna. Det är av vikt att minimera ingrepp i naturmarken på krönet och att den uppbrutna strukturen där naturmarken möter gatan bevaras.

Störningar och risker

Trafikbuller

De planerade bostadshusen utsätts för buller från väg- och/eller spårtrafik. I samband med planarbetet har tre separata bullerutredningar tagits fram, en för respektive delområde.

Uppgifter för tågtrafik år 2040 har hämtats från "Trafikuppgifter järnväg T22 och bullerprognos 2040". Enligt Trafikverkets prognos "Trafikuppgifter järnväg T22 och bullerprognos 2040" prognostiseras 9 godståg på sträckan, men Trafikverket har meddelat en prognos på 12 tåg mellan Älvsjö-Västerhaninge år 2040. Uppgifter för dygnsfördelningen för godstågen finns inte tillgänglig och har därför antagits vara samma som för nuläget, fördelat på 41,5/ 18,1/ 40,4 % (dag/ kväll/ natt) vilket motsvarar 5/2/5 tåg (dag/kväll/natt). Pendeltåg (X60) räknas som dimensionerande tågtyp för maximal ljudnivå i planområdet.

För att säkerställa att riktlinjer för buller ska följas regleras en bestämmelse för skydd mot störnings som *om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot luddämpad sida. För bostäder med boarea max 35 kvm gäller istället att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot luddämpad sida om ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad överstiger 65 dBA. Med luddämpad sida menas fasad som har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid på högst 70dBA.*

Tekniska bullerskyddsåtgärder planeras för totalt 12 lägenheter inom planområdet vilket motsvarar cirka 1,7% av samtliga bostäder i planförslaget.

Delområde väst

I delområde väst visar beräkningar att de högsta ekvivalenta ljudnivåerna finns vid den södra fasaden på hus 2 vilka beräknas uppgå till 64 dBA. Övriga byggnader söder om Brattforsgatan (hus 1 och 3) beräknas också få ekvivalenta ljudnivåer som överskrider 60 dBA. Hus 4 och 5 beräknas inte få ekvivalenta ljudnivåer som överskrider 60 dBA och innehåller därför gällande riktvärden.

FÖRKLARINGAR

Ekvivalent ljudnivå
GNM_UA2040_Område_2_240312

Högsta frifältsvärden vid fasad
Utbredning 1,5 m (över mark)
dBA

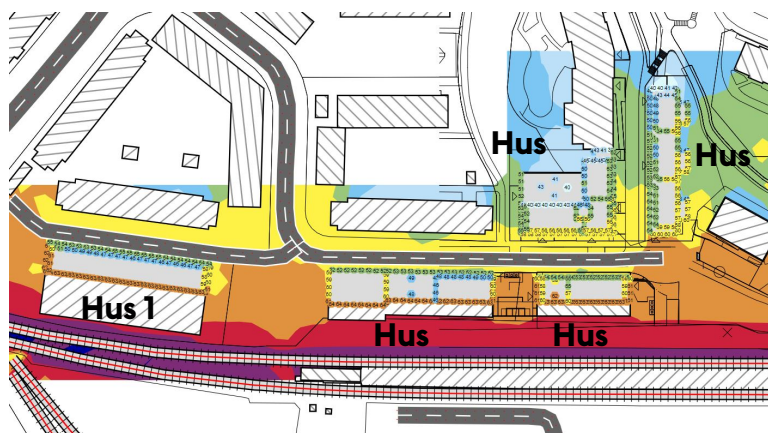
40 <	<= 40
40 <	<= 45
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	<= 75
75 <	<= 75

FÖRESKRIFTER

BERÄKNINGSMODELL
Nordisk beräkningsmodell, Naturvårdsverket, 1996
BERÄKNINGSGRUND
SoundPLAN 9.0

Teckenförklaring

	Bostäder
	Övrig byggnad
	Vägbana
	Bullerskyddsskärm
	Järnvägsspår



Ekvivalent ljudnivå för delområde väst. (Tyréns, 2024)

För att riktvärdena för ljudnivå vid fasad ska innehållas för hus 1-3 krävs att lägenheterna inom kvarteren utformas genomgående med tillgång till ljuddämpad sida mot norr, eller med enkelsidiga smålägenheter på mindre än 35 kvadratmeter. Eftersom den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 55 dBA och maximala ljudnivån nattetid inte överskrider 70 dBA vid fasader orienterade mot norr (den ljuddämpade sidan), innehålls gällande riktvärden för alla tre kvarteren.

För hus 3 planeras uteplatser i form av takterrass. För att riktvärdena ska innehållas behöver en 2 – 2,5 meter hög bullerskyddsskärm placeras runt terrassen. Även för hus 2 planeras för en takterrass i kvarterets mitt. På takterrassens södra kant behövs en 3-3,4 meter hög bullerskyddsskärm mellan uppstickande byggnadskroppar för att klara riktvärdena.

Delområde öst:

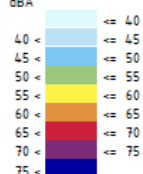
Vid fasaderna mot spåren för hus 1 och 3 uppstår som högst nivåer på upp till 57 dBA, vilket innebär att riktvärden för ljudnivåer vid fasad innehålls och lägenheter kan utformas fritt inom byggnaderna. Hus 2 beräknas få ekvivalenta ljudnivåer på upp till 61 dBA vid byggnadens södra hörn. Lägenheter vid fasader där 60 dBA överskrids behöver utformats genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida. Detta gäller för fasader orienterade mot norr där ljudnivåerna för ljuddämpad sida innehålls. Hus 4 och 5 beräknas få ekvivalenta ljudnivåer på upp till 65 respektive 67 dBA vid fasad mot söder. Mot norr når ekvivalentnivån upp till 55 dBA.

För att underlätta utformningen av lägenheter och uteplatser för hus 4 och 5, behövs en bullerskyddsskärm mot Nynäsbanan i mellanrummet mellan husen. Skärmens höjd ska vara minst 18 meter. För att klara riktvärdena för ljudnivå vid fasad krävs att bostäderna inom hus 4 och 5 utformas som genomgående lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida. Enkelsidiga smålägenheter, som är mindre än 35 kvadratmeter, kan placeras där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrider 65 dBA.

FÖRKLARINGAR

Ekvivalent ljudnivå
Filip_FNM_UA2040_240307

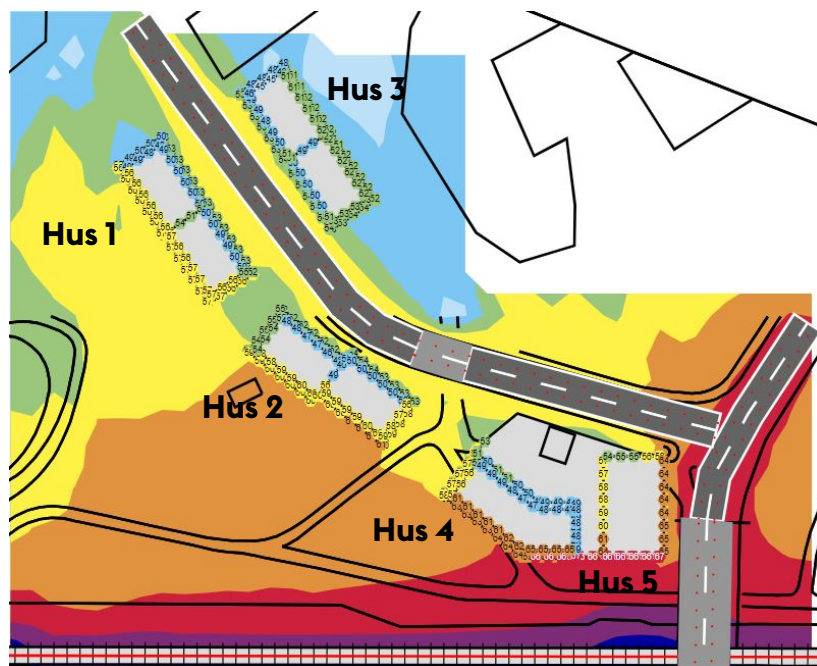
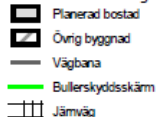
Högsta frifältsvärden vid fasad
Utbredning 1,5 m (över mark)
dBA



FÖRESKRIFTER

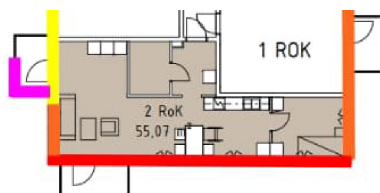
BRÄNNINGSMODELL
Nordisk beräkningsmodell, Naturvårdsverket, 1996
BRÄNNINGSMODELL
SoundPLAN 9.0

Teckenförklaring

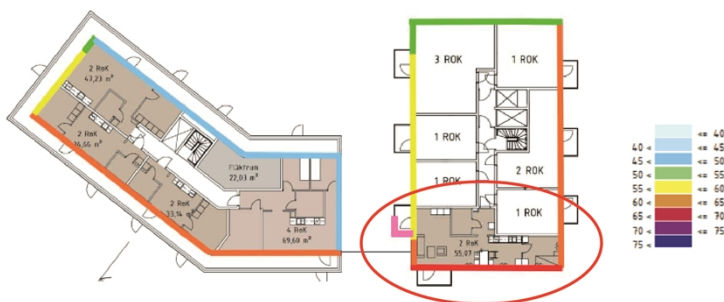


Ekvivalent ljudnivå för delområde öst. (Tyréns, 2024)

I de översta våningarna (våning 7-10) i hus 5, innehåller alla lägenheter förutom en gällande riktvärden för ljudämpad sida och riktvärden för smålägenheter. Den lägenhetstyp som inte innehåller riktvärden ligger mot södra fasaden på hus 5 där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 55 dBA. För att åtgärda detta föreslås en delvis inglasad balkong vid vardagsrummet. Inglasningen förväntas dämpa bullernivåerna med åtminstone 5 dBA, vilket gör att riktvärdet för ljudämpad sida går att innehålla för minst hälften av bostadsrummen. Även en höjning av bullerskyddsskärmen kan fungera som en möjlig åtgärd. Denna åtgärd behövs för totalt fyra lägenheter inom hus 5, vilket motsvarar cirka 0,6% av samtliga bostäder i planförslaget.



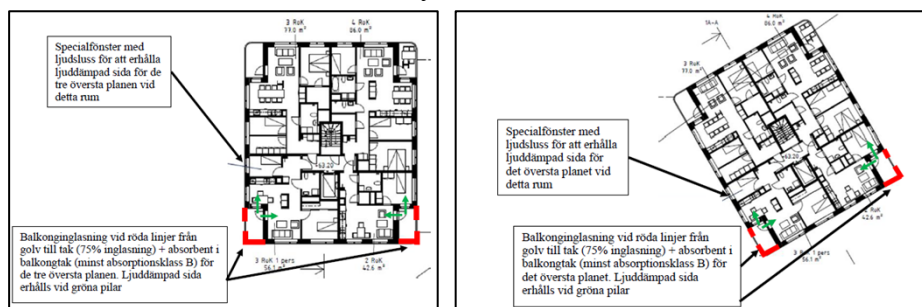
Exempel på teknisk lösning för den bullerutsatta typlägenheten. Inglasad del av balkong markerad i rosa färg. (Tyréns, 2024)



Högsta ekvivalenta ljudnivå för våningar över bullerskyddsskärmen. Lägenhetstyp som inte innehåller riktvärden inringad. (Tyréns, 2024)

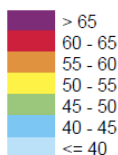
Delområde norr

I delområde norr uppnås som högst 61 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid de mest bullerutsatta fasaddelarna på de övre planen i två av punkthusen (3 översta planen i ett punkthus och översta planet i det andra punkthuset). Vid dessa fasader behöver lägenheterna planeras med tillgång till ljuddämpad sida för minst hälften av bostadsrummen, alternativt begränsas till högst 35 kvadratmeter. Med föreslagen planlösning är det 8 lägenheter som beräknas erhålla dygnsekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA (alla är större än 35 kvadratmeter). Lägenheterna kan få tillgång till ljuddämpad sida för minst hälften av bostadsrummen med hjälp av tekniska bullerskyddsåtgärder. Denna åtgärd gäller för totalt cirka 1,1% av samtliga bostäder i planförslaget. Övriga tre punkthus innehåller riktvärdet 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå utan åtgärder, vilket innebär att planlösningarna för dessa hus kan utformas utan särskild hänsyn till trafikbuller utomhus.



Bilden visar bullerskyddslösningar för lägenheter med överskridande av 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad för hus 1B (tre översta planen) och hus 1A (översta planet).

Ekvivalent ljudnivå i dBA

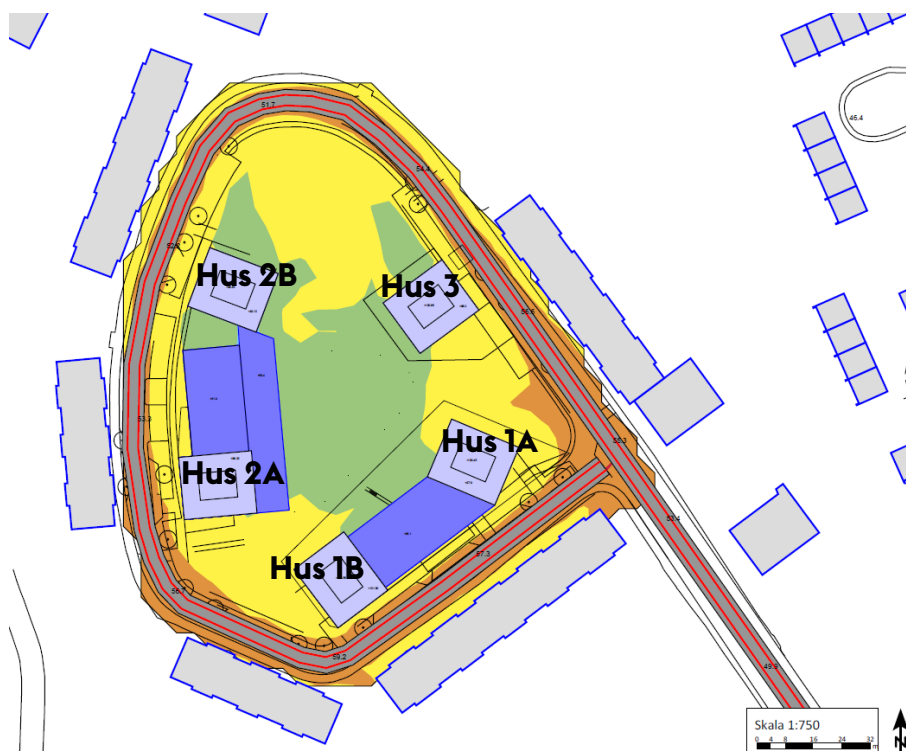


Structor

Structor Akustik AB
Solnavägen 4, 113 65 Stockholm
Tfn 08-545 55 630

Filipstadsbacken

Dygnskvivalent ljudnivå 1,5 m
över mark från väg- och spårtrafik.
Prognosår 2040.



Ekvivalent ljudnivå dagtid för delområde norr. Riktvärdet om 50 dBA för ytor för lek, vila och pedagogisk verksamhet innehålls på gröna områden. (Structor, 2024)

Gemensamma uteplatser som innehåller riktvärden kan anordnas i centrala delar av området samt på upphöjda terrasser mellan punkthusen. En förskolegård som innehåller riktvärden kan anordnas inom planområdet. Beroende på storlek och placering kan åtgärder, så som lokala skärmar, erfordras.

Lågfrekvent buller

Eftersom delområde väst och öst är placerat i närheten av område som trafikeras av spårtrafik har en riskbedömning gällande stomljud och vibrationer gjorts för planområdet. Spåret trafikeras främst av pendeltågstrafik som stannar vid närliggande station men även godstrafik förekommer. Bedömningarna nedan gäller för pendeltåg men avsikten är att dimensionera för stomljuds nivåerna från godstågen i nästa skede.

I syfte att hantera identifierade risker och sänka risknivån inom området har en bestämmelse för skydd mot störning reglerats i plankartan som *byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudnivå i bostadsrum inte överskrider 32 dB(A) FAST vid tågpassage.*

Delområde öst

För delområde öst är risken för överskridande stomljudsnivåer hög i framförallt kvarter E. Här krävs sannolikt en stomljusdämpande åtgärd i anslutning till grundläggningen av husen för att innehålla krav. Risken för överskridande stomljudsnivåer i kvarter G anses vara låg om byggnaden pålas. Delvis grundläggning mot berg kan accepteras men bör stämmas av med akustiker i detalj. Risken för överskridande nivåer i kvarter F anses vara låg. Risken för kännbara vibrationer är låg i samtliga byggnader.

Delområde väst

I kvarter A och kvarter B överskrider beräknad stomljuds nivå föreslaget riktvärde på 32 dBA (FAST) med 4 respektive 2 dB. Risken för överskridande stomljuds nivåer från pendeltågstrafiken är därför att betrakta som betydande. Förutsättningarna för att klara riktvärde anses dock goda med lämplig vibrationsisolering. För hus 3,4 och 5 är risken för överskridande stomljuds nivåer från pendeltågstrafiken låg. Risken för kännbara vibrationer från pendeltågstrafiken är låg i samtliga byggnader.

Delområde norr

Inom det norra delområdet planeras för tre busshållplatser utmed Filipstadsbacken. Lågfrekvent buller från tomgångskörning av buss har utretts i relation till Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus. Resultatet visar att särskild hänsyn bör tas till lågfrekvent buller vid utformning av fasad. Risken för uppkomst av störande vibrationer från Filipstadsbacken till den nya bebyggelsen bedöms som låg.

Farligt gods

I anslutning till planområdet har två riskkällor identifierats, Nynäsbanan och Magelungsvägen. Påverkan på risknivå inom planområdet till följd av olycka på Magelungsvägen bedöms som försumbar till följd av ett begränsat antal transporter med farligt gods samt ett relativt stort avstånd och en gynnsam topografi. Påverkan på risknivå till följd av olycka på Nynäsbanan bedöms ha en större påverkan varav en fördjupad analys av möjliga olycksscenarier har genomförts. Analysen visar att individrisken i stort sett är acceptabel inom planområdet och att samhällsrisknivå är acceptabel i alla delar.

För att sänka risknivå inom området rekommenderas ett antal riskreducerande åtgärder. Ytor utomhus bör inte utformas för stadigvarande vistelse inom 25 meter från närmaste spår (genomgående spår) på Nynäsbanan. Inom 50 meter från

Nynäsbanan (mätt från närmaste spårmitt genomgående spår) rekommenderas (inte krävs) att bostadshus som vetter direkt mot järnvägen utan framförliggande bebyggelse utförs med följande byggnadstekniska åtgärder:

- Friskluftsintag placeras bort från järnvägen alternativt på byggnadernas tak.
- Möjlighet att utrymma mot en sida som mynnar bort från järnvägen.
- Fasader mot Nynäsbanan utförs i obrännbart material alternativt med en konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster i fasader mot Nynäsbanan ska utföras i lägst laminerat glas som klarar uppvärmning till 300°C under ca 30 minuter. Fönster får utföras öppningsbara.

Ljussförhållanden och lokalklimat

Solstudier har tagits fram som visar bebyggelsens skuggverkan på intilliggande befintlig bebyggelse. Solstudierna är gjorda för den 20 mars och den 21 juni samt är uppdelad på fyra klockslag (kl. 9, 12, 16, 18). Befintlig vegetation kan skugga befintliga byggnader idag, detta har inte beaktats i solstudierna.

20 mars



kl. 9:00



kl. 12:00



kl. 15:00



kl. 18:00

20 juni



kl. 9:00



kl. 12:00



kl. 15:00



kl. 18:00

Bilder visar solstudier för den 20 mars och 20 juni.

Social hållbarhet

Planförslaget tillför nya bostäder med varierande lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer i området, vilket skapar möjlighet för fler att bo kvar i och för fler att flytta till området.

Ambitionen med planen är att skapa förutsättningar för ökad trygghet genom fler boende och fler som rör sig i området. Med ny bebyggelse i anslutning till gatorna samt lokaler och bostadskomplement i bottenvåningarna möjliggörs för detta. Med de funktioner som föreslås i parken och på torget möjliggörs för fler att vistas på och aktivera sig även på dessa platser.

Mindre gårdsrum med sitt- och lekmöjligheter längs Brattforsgatan kan skapa ett rörelsestråk mot parken. Inslag av konst kan ytterligare bidra till en positiv upplevelse av det offentliga rummet.

Närhet till service och kollektivtrafik i stadsmiljön har tillsammans med en ökad känsla av trygghet positiva effekter för jämställdheten. Stadsmiljöer som upplevs som trygga och säkra gynnar stadens alla invånare.

Barnkonsekvenser

Överlag så bygger planförslaget på principen förtätning längs gata vilket bedöms vara positivt ur barnperspektiv då planförslaget möjliggör för mer väldefinierade och trygga offentliga rum. Planförslaget innebär även att fler barn får närhet till Klippbacken och därmed friyor medsociala, gröna och kulturella värden. Med nya funktioner i parken som anpassas efter barns behov ökar möjligheten till aktivitet, rörelse och social samvaro.

Trafik och tillgänglighet

Ett genomförande av planen bedöms skapa goda förutsättningar för en hållbar utveckling med ett minskat resebehov med bil då ny bebyggelse planeras i kollektivtrafiknära läge. Planen möjliggör åtgärder som medför förbättrade förutsättningar för gående och cyklister.

Planerade åtgärder längs Brattforsgatan och Filipstadsbacken bedöms inte medföra betydande påverkan på biltrafiken i området då gatustrukturen i stort inte förändras.

Parkering för rörelsehindrade (RHP) ska anordnas enligt stadens generella riktlinje och placeras på kvartersmark. Avsteg görs för kvarteret G och hus 3 i kvarter H då kvarteret inte planerar för

något underliggande garage och konsekvenserna av att tillskapa markparkering på kvartersmark anses vara för stora. RHP för hus G föreslås ligga i gatan vilken lutar cirka 7-10 %. Detta utgör ett avsteg från vad som anses som tillgängligt. Läget för RHP har emellertid anpassats så att personer som nyttjar platsen främst behöver röra sig i tvärlutning och inte i så stor utsträckning i brant längslutning.

Parkering

Planförslaget innebär en omfattande förändring av parkeringssituationen på Filipstadsbacken. Förslaget innebär att antalet allmänna parkeringsplatser på Filipstadsbacken reduceras från cirka 164 platser till cirka 58 platser. Varav 10 föreslås tidregleras som lastplats kl.7-19. Därtill möjliggörs för tre parkeringsplatser för rörelsehindrade. Längs med Brattforsgatan försvinner cirka 12 parkeringsplatser utmed gatan vilken föreslås regleras med parkeringsförbud. På gatan möjliggörs för en parkeringsplats för rörelsehindrade.

En parkeringsutredning har tagits fram för att kartlägga antal parkeringsplatser som finns inom planområdet, utnyttjandegraden för parkeringsplatser, var parkerade fordon är hemmahörande och hur många platser som försvinner, samt om dessa behöver ersättas. Utredningen visar att det generösa utbudet av kostnadsfri bilparkering på allmän plats i området har inneburit att platserna blivit attraktiva för fler än de som bor på Filipstadsbacken.

Parkeringsefterfrågan i området för de som inte bor i området bedöms emellertid minska till följd av åtgärder bland annat enligt budget 2024 det kan antas att parkeringsavgifter i ytterstaden på sikt införs och som antas likna dagen nivå taxa 5 (300 sek per månad). Därtill tas i samband med bostadsutvecklingen i området ett helhetsgrepp för att göra det mer attraktivt att välja andra färdmedel än bil. Detta görs exempelvis genom förbättrad cykelinfrastruktur och mobilitetsåtgärder med mera.

Planförslaget innebär att parkeringsutbudet på allmän plats minskar. Samtidigt bedöms även parkeringsefterfrågan minska till följd av de åtgärder som planeras i området.

Tidplan

Planen hanteras med normalt planförfarande, enligt följande preliminära tidplan:

Samråd	25 juni 2024- 24 september 2024
Granskning	december 2025
Antagande	maj 2026

Denna tidplan förutsätter att det under planprocessen inte kommer till eller kända nya omständigheter.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser samt för utbyggnaden av den allmänna platsen inom detaljplanen.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för de fastighetsbildningsåtgärder som krävs.

Respektive ledningsägare ansvarar för flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse med exploateringskontoret och respektive byggaktör.

Byggaktörerna ansvarar för projektering och utbyggnad inom blivande kvartersmark samt för anslutningar mot allmän mark.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark inom detaljplanen för Filipstadsbacken. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Avtal

Avtal i form av överenskommelse om exploatering ska träffas mellan exploateringskontoret och byggaktörerna innan detaljplanen antas. I överenskommelserna regleras markförsäljningar, upplåtelser med tomträtt samt genomförandet av detaljplanen.

I överenskommelse om exploatering mellan staden och Heba fastighet AB ska det bland annat framgå att x-område (allmänhetens tillgänglighet över kvartersmark) i detaljplanen ska säkerställas med avtalsservitut som gäller över gångbanan längs kvartersgatan.

Byggaktörerna ansvarar för att sluta avtal med ledningsägare.

Avtal ska tecknas mellan aktuell byggaktör och regionen, samt vid behov med Stockholms stad, angående eventuell påverkan på tunnelbaneanläggningen.

Avtal ska tecknas mellan aktuell byggaktör och Trafikverket, samt vid behov med Stockholms stad, angående eventuell påverkan på Trafikverkets anläggning.

Planavtal har tecknats mellan stadsbyggnadskontoret och byggaktören för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner P2001–12096, P2012–12502, Pl.4571, Pl.4384B, Pl. 4528, Pl.5510 Del 1 och tomtindelningar (B2/1959 och B9/1959) helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av Farsta 2:1 som ägs av Stockholms stad. Tärnö 1 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Heba fastighets AB. Ekerö 7 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder. Nåttarö 1 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder. Farsta 2:10 som ägs av Stockholms stad och upplåts genom markavtal till Ellevio. Larsboda 2:7 som ägs av Stockholms stad och upplåts med markavtal till Ellevio.

Användning av mark

Planförslaget redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, centrumändamål, förskola samt teknisk anläggning inom kvartersmark. På allmän plats medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik, torg, samt park och natur.

Fastighetsbildning

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

Mark avsatt för allmänt ändamål, som park eller gata, ska regleras till kommunalägd fastighet. Mark avsatt för bostad, centrum, förskola eller teknisk anläggning ska tillhöra en lämplig fastighet med samma eller liknande ändamål.

Tekniskanläggning – elnätstation

Genom avstyckning från Farsta 2:1 bildas två nya fastigheter för teknisk anläggning (elnätstation). Omfattning på nya fastigheter är markerade med blå färg och betecknade med E1 på plankartan.

Bostad

Genom avstyckning från del av Farsta 2:1 bildas ett flertal nya fastigheter för i huvudsak bostadsändamål. Omfattning på de nya fastigheterna är markerade med gul och betecknad med B, BC1, BC2, BC3, BC4, BC5 eller BS1 på plankarta.

Förskola

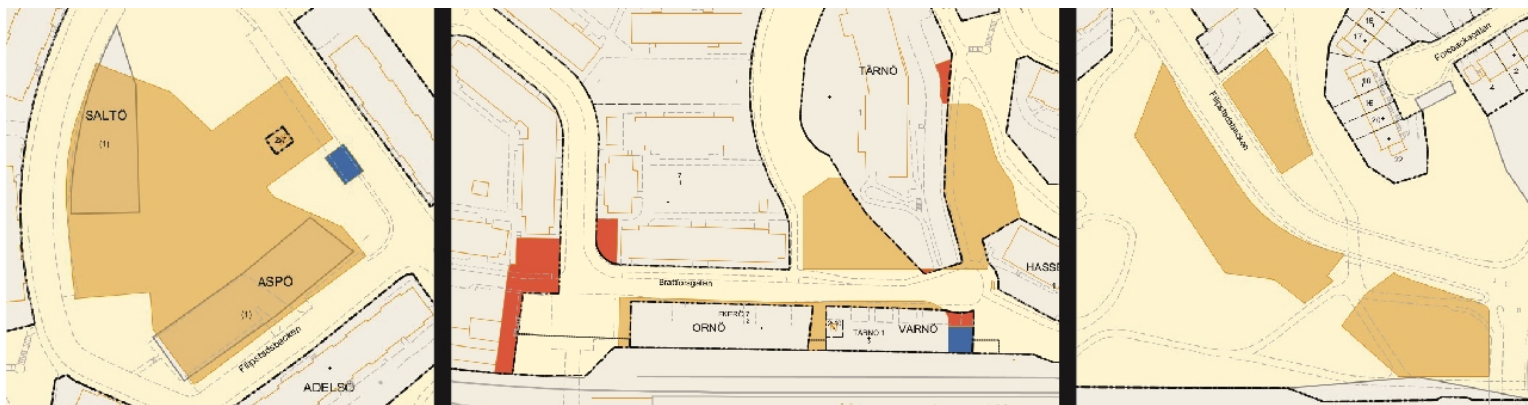
Genom avstyckning från Farsta 2:1 bildas en ny fastighet för förskoleändamål. Omfattning på ny fastighet är markerad med röd färg och betecknad med S1 på plankartan.

Park

Genom avstyckning från kvarter Tärnö bildas en liten mark för parkmark. Omfattning på den är markerad med grön färg och betecknad med PARK på plankartan.

Torg

Genom avstyckning från kvarter Nåttarö och Ekerö 7,1 bildas mark för Torg. Omfattning på den är markerad med vit färg och betecknad med TORG på plankartan.



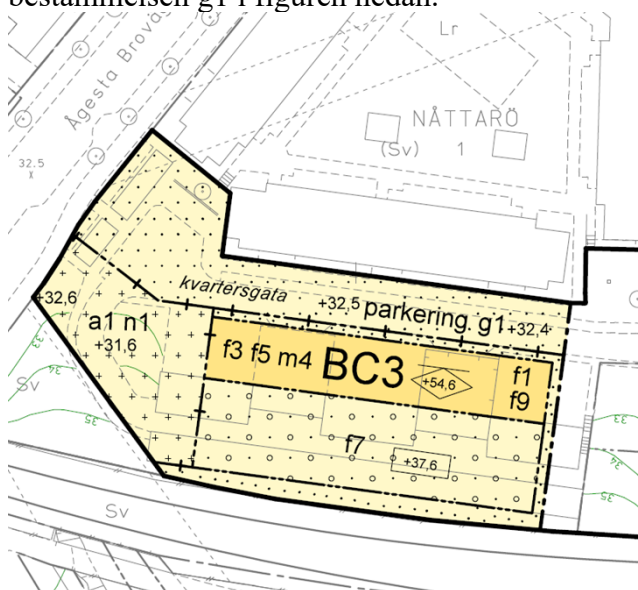
Förändringskartor som redovisar planerade fastighetsregleringar och avstyckningar. Rödmarkerade områden kan överföras från respektive kvartersfastighet till allmän plats (Farsta 2:1). Gulmarkerade områden kan föras från Farsta 2:1 till kvartersfastighet. Blåmarkerade områden kan bilda fastigheter för teknisk anläggning.

Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats

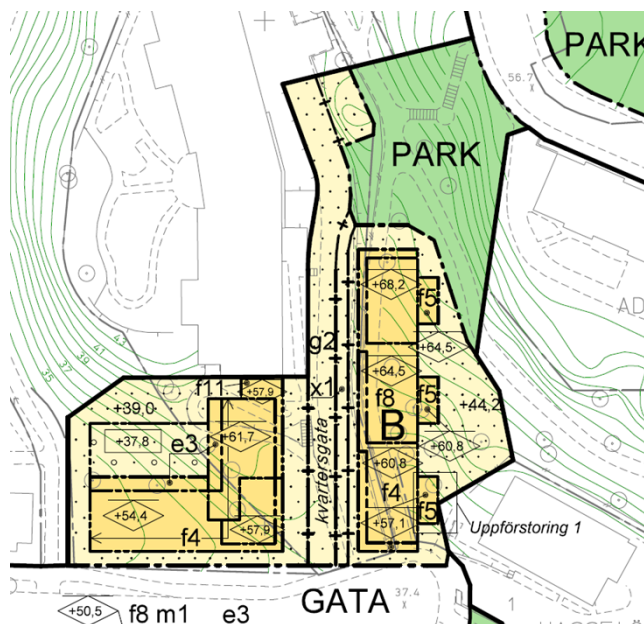
Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om marköverföringarna.

Gemensamhetsanläggningar

Planen möjliggör bildandet av gemensamhetsanläggning inom gult område för in- och utfart till Nåttarö 1 samt parkering genom bestämmelsen g1 i figuren nedan.



Planen möjliggör bildandet av gemensamhetsanläggning inom gult område för in- och utfart till Tärnö genom bestämmelsen g2 i figuren nedan.



Ledningsrätter

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) har avsatts i plankartan. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Rättigheter

Markreservat för allmän gångtrafik (x1) har avsatts inom kvarter D. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut.

Ekonomiska frågor

Byggaktörerna bekostar framtagande av detaljplan enligt planavtal.

Byggaktören står för kostnaden för genomförande av exploateringen inom kvartersmark samt för återställande- och anslutningsarbeten som måste göras på allmän plats och som är en följd av byggaktörens bygg- och anläggningsarbete inom kvartersmarken. Staden svarar för nyanläggning av anläggningar inom allmän plats.

Byggaktörer som ska köpa mark av staden bekostar fastighetsreglering och alla nya anslutningar till befintliga tekniska system. Staden, genom exploateringskontoret, bekostar detta för byggaktörer vars mark ska upplåtas med tomträtt.

Vatten och avlopp

Stockholm vatten och avlopp AB ansvarar för nya förbindelsepunkter och tar ut anslutningsavgifter. Staden ansvarar för anslutningsavgiften för en ny förbindelsepunkt för de blivande tomträttsfastigheterna. Byggaktör ansvarar för

anslutningsavgiften för förbindelsepunkter för de blivande fastigheterna med äganderätt.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Staden avser att upplåta kvartersmarken för bostäder inom detaljplanen med tomträtt (för bostäder som upplåts med hyresrätt) alternativt sälja marken (för bostäder som upplåts med bostadsrätt).

Fastighetsbildning

Finansiering av fastighetsbildningsåtgärder regleras i avtal mellan exploateringskontoret och exploatörerna.

El och tele m.m.

Anslutning till el och tele bekostas av byggaktören.

Den aktör som påkallar flytt av elnätstation bekostar flytten. Vid uppgradering av flyttade stationer står ledningsbolaget för uppgraderingen.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Miljöskyddsåtgärder utreds av staden och byggaktörerna och kostnader för sanering av markföroreningar regleras i avtal mellan staden och byggaktören.

Tekniska frågor

Den nya bebyggelsen ska anslutas till VA, el/tele och fjärrvärme i omkringliggande gatunät. Ledningar kommer att behöva flyttas och nya anläggas när området bebyggs.

Vatten och avlopp

Fastigheterna ska anslutas till det kommunala spillvattennätet. Nya ledningar och anslutningspunkter behövs för att försörja de nya fastigheterna.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas inom den egna fastigheten enligt stadens dagvattensstrategi och åtgärdsnivå. Byggaktörerna ansvarar för dagvattenhantering i samråd med Stockholm Vatten och Avfall. Byggaktörerna ansvarar för och bekostar nödvändiga dagvattenlösningar inom kvartersmark och får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Exploateringskontoret ansvarar för erforderliga dagvattenlösningar inom allmän platsmark.

Skyfall

Staden, genom exploateringskontoret, ansvarar för skyfallshantering inom allmän plats. Byggaktörerna ansvarar för skyfallshantering inom kvartersmarken.

EI/Tele

Försörjningskapacitet för de befintliga elnätstationerna inom planområdet ska ökas. Elnätstationer lokaliseras till nya platser.

Fjärrvärme

Området kan försörjas med fjärrvärme. Nya ledningar och anslutningspunkter behövs för att försörja de nya fastigheterna.

Avfallshantering

Avfallshantering ska ske i enlighet med Stockholms stads riktlinjer. Varje kvarter planerar för minst ett inkast och för ett miljörum. Avstånd mellan entréer och avfallshantering är för alla kvarteren mindre än 50 meter. Angöringsficka för sopbil finns på gator i anslutning till varje kvarter.

Geoteknik

Utmed Filipstadsbacken och Mårbackagatan kommer troligen spont att krävas inför schaktarbete på en sträcka motsvarande cirka 55 meter. För delområde väst visar utförda stabilitetsanalyser att befintlig mark norr om Nynäsbanans spårområde fungerar som tryckbank och motverkar risken för stabilitetsbrott. Inom området får ingen avschaktning ske innan en stabilitetsutredning visat att stabiliteten är tillfredställande.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen har fått laga kraft.