

## Planbeskrivning Detaljplan för Oslo 1 m.fl inom stadsdelen Husby, S-Dp 2016-15727



### Stadsbyggnadskontoret

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

## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Planarbetet syftar till att förnya sex parkeringsdäck vid tre lokalgator i södra Husby. Däckens kortsida mot gatan tas ned och ersätts av bostadshus. Varje bostadshus beräknas rymma ca 20 lägenheter vilket sammantaget ger omkring 120 bostäder. En del av övre parkeringsplanet blir bostadsgård. De tillkommande bostadshusen inordnar sig i den omgivande femvåningsskalan. Husen putsas utan synliga elementfogar. Husby byggdes ut med ett högt parkeringstal. Enligt en parkeringsutredning finns en marginal för att ta en del av garagen till bostäder och samtidigt tillgodose befintligt och tillkommande parkeringsbehov. Avståndet till tunnelbana och centrum är endast 150-300 meter.

I samband med att nya bostadshus kan tillkomma planeras en förnyelse av de tre angränsande lokalgatorna. Dessa är idag utformade enligt de ideal om trafikseparering som rådde i början av 1970-talet då stadsdelen tillkom. Det innebär renodlade fordonsgator utan gångbanor eller bostadsentréer. De befintliga gångvägarna genom bostadskvarteren har brister ur trygghetssynpunkt. Alternativa gångvägar skapas genom att lokalgatorna planeras att förses med trottoarer på ena sidan. De nya bostadshusens entréer riktas mot gatan. Förändringarna bedöms bidra till ökad trygghet och ett mer levande gaturum vilket även är i linje med stadens arbete med jämställd stadsplanering. Gatuförnyelsen kan utföras inom ramen för befintlig detaljplan.

Staden tog 2007 beslut om en gemensam målbild för att långsiktigt satsa för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järvafältet. I av fullmäktige beslutade vision om stadsdelarna i Järva ingår att ”bryta trafiksepareringen - där det gör nytta”. I översiktsplan 2018 framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur”. Planförslaget bidrar till att uppnå stadens mål om 80 000 bostäder till 2025.

### Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planens genomförande inte medför sådana betydande miljökonsekvenser som avses i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap utifrån nuvarande kunskapsunderlag.

### Preliminär tidplan

Samråd: maj-juni 2018

Granskning: Kvartal 4, 2018

Antagande: Kvartal 1, 2019

## Innehåll

Handlingar .....	5
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Plandata .....	6
Tidigare ställningstaganden .....	7
Natur.....	10
Geotekniska förhållanden .....	11
Hydrologiska förhållanden .....	12
Dagvatten.....	12
Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö .....	12
Offentlig service.....	14
Kommersiell service .....	15
Gator och trafik .....	15
Störningar och risker .....	16
Övergripande.....	17
Gård.....	18
Gator och trafik .....	19
Teknisk försörjning .....	20
Gestaltungsprinciper.....	20
Behovsbedömning .....	22
Naturmiljö .....	22
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	23
Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö .....	23
Störningar och risker .....	24
Barnkonsekvenser.....	24
Tidplan .....	24
Organisatoriska frågor .....	24
Fastighetsrättsliga frågor .....	25
Ekonomiska frågor .....	26
Tekniska frågor .....	26
Genomförandetid .....	27

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

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

#### Utredningar

- *Dagvattenutredning, Geosigma 2018-03-06*
- *Parkeringsutredning, Structor 2018-04-04*

#### Övrigt underlag

- *Skilnadernas Stockholm - Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm, 2015*
- *Vision Järva - 2030, 2009*
- *Husby Norra Järva, Kulturmiljöutredning, Bjerking 2018-02-01*
- *Översiktsplan 2018*

#### Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom planansvarig Peter Lundevall med stöd av plankonsult Erik Isacson, Tengbomgruppen AB.

### Planens syfte och huvuddrag

Planarbetet syftar till att utveckla sex parkeringsdäck vid tre lokalgator i södra delen av Husby. Däckens kortsida mot gatan ersätts av bostadshus. Varje bostadshus beräknas rymma ca 20 lägenheter vilket sammantaget ger omkring 120 bostäder. En del av övre parkeringsplanet blir bostadsgård. En parkeringsutredning visar att kvarvarande parkeringsplatser i garagen är tillräckligt stort för att efter nybyggnad tillgodose både de nya bostädernas och omgivande bostäders parkeringsbehov. Planen syftar även till nya entréer vid gatan, att de nya bostäderna ansluter till den rådande femvåningsskalan, att fasaderna putsas utan synliga elementskarvar, att fasaderna får en ljus färgsättning mot gården.

I samband med förnyelsen av parkeringsdäcken planerar staden att bygga om de tre angränsande lokalgatorna och förse dem med

gångbanor. Gatorna i Husby är utformade enligt de ideal om trafikseparering som rådde i början av 1970 då stadsdelen tillkom. Det gör att gatorna är helt anpassade för fordonstrafik med avsaknad av gångbanor och bostadsentréer. Samtidigt rör sig människor stundom gående på gatorna eller längs med dem. De befintliga gångvägarna genom bostadskvarteren har brister ur bl a trygghetssynpunkt. Alternativa gångvägar skapas genom förnyelsen av garagen och gatorna. Det bedöms ge ökad trygghet, vilket är i linje med stadens arbete med jämställd stadsplanering och en mer levande stad.

Den planerade förnyelsen av lokalgatorna med bl.a. nya gångbanor kan ske inom ramen för befintliga äldre detaljplaner som anger ”gata” för lokalgatorna inklusive en del förgårdsmark mm. Mellan lokalgatorna och gångvägar finns stickgator. Det bör övervägas om dessa korta gator ska förses med gångbanor på ena sidan. Detta för att gångtrafikanterna på lokalgatorna inte ska behöva gå bland bilarna på stickgatorna eller på angränsande förgårdsmark. De tre lokalgatornas förnyelse (och berörda stickgator) ingår ej i föreliggande detaljplanearbete.

Planförslaget bidrar till att utveckla Husby och att uppnå stadens mål om 80 000 bostäder till 2025.

## **Plandata**

### **Läge, areal, markägoförhållanden**

Planområdet är beläget i Husby söder om Norgegatan och centrum. Planområdena för garagen omfattar ca 17 000 kvm. Planen utgörs av flera ifrån varandra separerade fastigheter. Därför har planområdet delats in i sex delområden utefter de tre lokalgatorna som utgår från Norgegatan. Längs Trondheimsgatan omfattas fastigheterna Trondheim 4 och 5, längs Oslogatan fastighet Oslo 1 och 6 och längs med Bergengatan berörs fastigheterna Molde 3 och 4. Hela parkeringsdäcket ingår i respektive planområde.

Fastigheterna Trondheim 4 och 5 liksom Oslo 6 ägs av AB Svenska Bostäder. Oslo 1 liksom Molde 4 och 5 ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Svenska Bostäder.





*Planområdets läge i centrala Husby.*

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan 2018

I översiktsplan 2018 framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur”. Kista-Järva är utpekad som ett av stadens fyra fokusområden med prioriterade strategiska samband och hög exploatering i kollektivtrafikhöga lägen. Husby gård som är belägen i förlängningen av Trondheimgatan (två garagegränisar till Trondheimgatan) är en viktig målpunkt att värna och utveckla t ex genom ett mer attraktivt parkstråk från Husby centrum till Husby gård. I samband med en förtätning med bostäder och arbetsplatser är det centralt att även det lokala centrumet utvecklas och ges möjligheter till bättre serviceunderlag.

I översiktsplanen framförs att 140 000 bostäder ska byggas. Staden har som delmål 80 000 nya bostäder till 2025.

### Skillnadernas Stockholm

Rapporten är framtagen inom ramen för Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. Stadsdelsnämndsområdet Kista-Rinkeby med Husby avviker negativt från genomsnittet i flera avseenden. Husby hör till de stadsdelar där invånarna är mest

trångbodda och en av de stadsdelar där personer känner sig otrygga/mycket otrygga i sitt bostadsområde.

### Vision Järva 2030

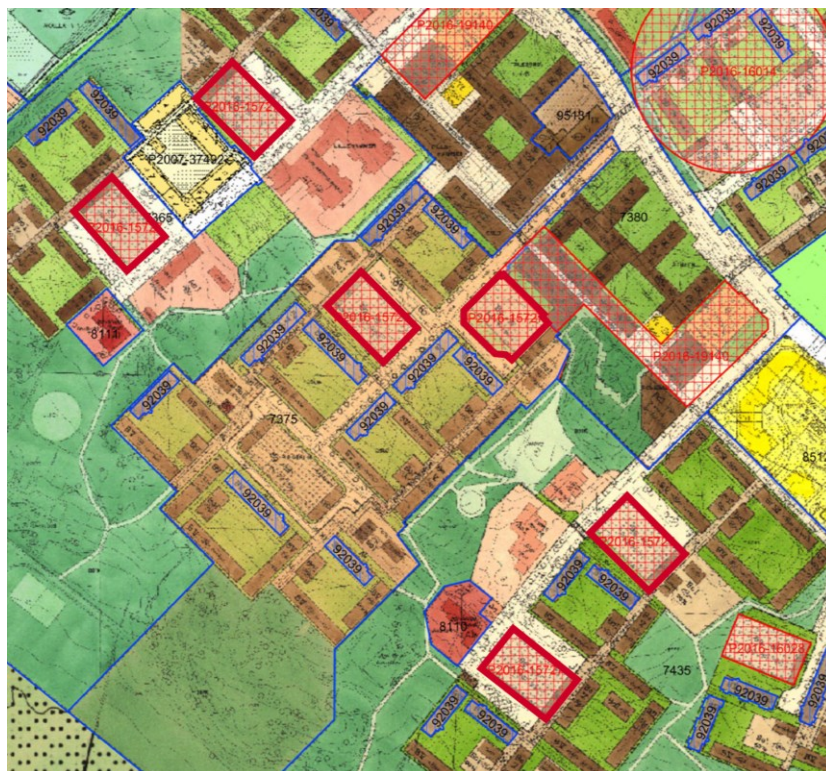
Hösten 2007 enades partierna i Stadshuset om en gemensam målbild för Järvalyftet, som är en långsiktig satsning för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järvafältet däribland Husby. Målsättningen var att genom medverkan från boende och samverkan med andra parter skapa en positiv social och ekonomisk utveckling. Med Vision Järva 2030 som målbild genomfördes under 2009 Husbydialogen med medverkande från stadens berörda förvaltningar, AB Svenska Bostäder och Hyresgästföreningen, där ca 2000 boende i Husby deltog. I av fullmäktige 2009 beslutade Järva Vision 2030 ingår bl a utvecklingstemat att ”bryta trafiksepareringen - där det gör nytta”.

Flera av förbättringsförslagen som kom in berörde Husby centrum där många boende påpekade behovet av upprustning. Bland övriga synpunkter återfinns förslag om att skapa fler spontana mötesplatser. För många var närheten till naturen och Järvafältet en stor kvalitet. Även AB Svenska Bostäder har arrangerat dialogmöten med boende i samband av den omfattande förnyelsen av bolagets befintliga bostadsbestånd i Husby.

### Gällande detaljplaner

De sex parkeringsdäcken är belägna inom delområden med stadsplanerna Pl 7365, Pl 7335, och Pl 7375. Planerna anger garage för närboende och eventuell barnstugepersonal. Bilplatsbehovet i denna del av södra Husby anges enligt de befintliga äldre stadsplanerna till 1,2 parkeringsplatser (inklusive besöksparkering) per lägenhet. Parkeringsdäcken är i huvudsak i tre plan och utförda i souterräng.





Gällande detaljplaner. Planområdets sex områden är inringade i rött.

### Pågående planering i området

Strax öster om Bergengatan pågår ett planarbete (dp 2016-16028) som syftar till att möjliggöra två kvarter med bostäder som ska ersätta befintligt parkeringsdäck i två våningar.

Norr om Husby centrum längs Norgegatan planeras för omkring 150 lägenheter som ersätter befintligt parkeringsdäck i syfte att skapa en tryggare stadsmiljö (dp 2016-16014). Norr om detta område planeras för en idrottshall och f-9 skola på platsen för Dalhagens bollplan som ska stärka lokala samband mellan stadsdelarna Husby, Kista och Akalla.

Längs Edvard Griegsgången pågår ett planarbete (dp 2016-1940) som syftar till att utveckla flera fastigheter med bostäder och kompletterande handelsytor vid Husby centrums två tunnelbaneuppgångar samt utveckla de offentliga rummen.

### Kommunala beslut i övrigt

Parallellt med planarbetet pågår detaljplanearbete för förnyelse av Husbys två centrumpunkter (vid tunnelbaneuppgångarna) och den där i mellan löpande Edvard Griegsgången. Ytterligare planarbete avses påbörjas inom bl a kv Halden och Telemark i

Husby (befintliga garage planeras att byggas om med bl a bostäder). Hanstavägen i norra delen av Husby avses omgestaltas till en stadsboulevard med tänkt bebyggelse på Husbys sida av vägen. De tre lokalgatorna – Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergsgatan planeras att bl a förses med gångbanor i samband med att parkeringsdäcken förnyas. På platsen för Dalhagens bollplan vid Hanstavägen planeras en ny idrottshall och en F-9-skola.

### Markanvisning

Exploateringsnämnden har den 10 november 2016 beslutat att anvisa mark inom fastigheterna Oslo 1, Molde 3 och 4 till AB Svenska Bostäder. Bolagets förslag är att däckan delvis rivs och ersätts närmast lokalgatorna av bostadshus om fem våningar med ca 20 lägenheter i vardera hus. Nämnden anser att projektet har goda förutsättningar att ge ett välbehövligt tillskott av bostäder i bra kommunikationsläge samtidigt som de kan öka både trivselen och tryggheten i området.

### Riksintressen

Stockholm-Bromma flygplats är riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken. Planområdet ligger inom Bromma flygplats influensområde där hinderbegränsande ytor gäller. För hela planområdet gäller restriktionen för högsta tillåtna byggnadshöjd om max +59,6 meter (RH2000) över nollplanet enligt Luftfartsverkets riktlinjer (bankod 3C). Den femvåningsskala som planeras vid garagen understiger tillåten byggnadshöjd.

## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

De sex aktuella garagen gränsar till två gröna kilar som skjuter in i Husby från Järvafältet. I dessa gröna vikar är även skolor, förskolor etc. placerade. På garagens långsidor finns ett par meter kvartersmark med gräs och trädplantering. De korta stickgatorna som viker av från lokalgatorna kantas av grön förgårdsmark. Hårdgjord ytor utgörs i huvudsak av lokalgator och parkeringsdäck, dvs större delen av planområdet.

#### Naturvärden

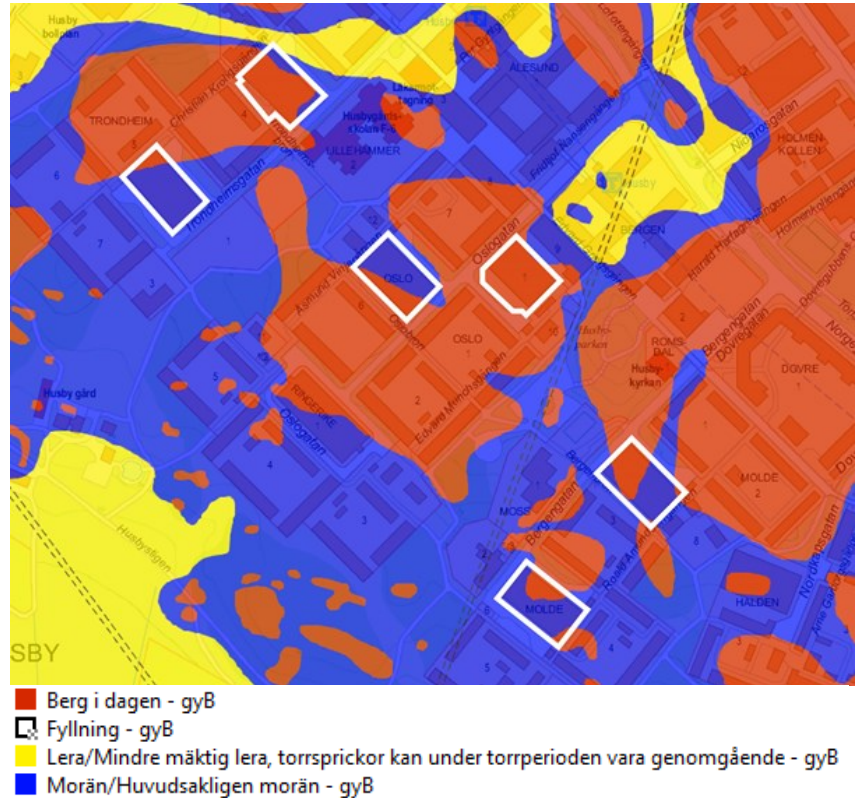
Vid planeringen av Norra Järva tillämpades den s k bandstadsprincipen. Akalla, Husby och Kista är sammankopplade av bl a ett genomgående servicestråk. Den bård av grönska som omgav efterkrigstidens stadsdelar enligt den s k grannskapsplanering,

ersattes i bl a Husby av gröna kilar som skjuter in i Husby från Järvafältet. De utgör ett för stadsdelen viktigt identitetsbärande stadsbyggnadselement. En av stadsdelens främsta kvaliteter är den direkta närheten till Järvafältets kulturresevat. Aktuella garage ligger på ett avstånd om 150-300 meter från det stora landskapsrummet. Där finns goda möjligheter till rekreation och naturupplevelser utan att några gator behöver passeras.

## Geotekniska förhållanden

### Markförhållanden

Planområdet uppvisar överlag en variation av moränjord och berg i dagen. I delområdet 1 längs Trondheimsvägen består fastighet Trondheim 4 huvudsakligen av berg i dagen. Trondheim 5 i samma delområde består uteslutande av moränjord. Fastighet Oslo 1 längs Oslovägen utgörs enbart av berg i dagen medan Oslo 6 huvudsakligen består av moränjord med visst inslag av berg i dagen. Molde 4 och 5 uppvisar en variation mellan moränjord och berg i dagen.



### Ras/skred

Med hänsyn till markförhållanden samt att bostäderna delvis byggs på befintliga parkeringsdäck bedöms riskerna för skred eller ras som små.

## Markradon

Risk för markradon är inte utrett. Detta kommer undersökas inför byggnation.

## Hydrologiska förhållanden

### Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inte inom skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller. I föreskrifterna regleras bland annat hantering av spillvatten, dagvatten och mark- och anläggningsarbeten.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Edsvikens tillrinningsområde (SE659024-162417). Enligt miljökvalitetsnormen ska god ekologisk status uppnås till år 2027. Edsvikens ekologiska status klassas som dålig och kemisk status uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Enligt miljökvalitetsnormerna ska god kemisk status uppnås för följande ämnen till 2027; tributyltennföreningar och antracen.

### Dagvatten

Recipienten för dagvattnet från planområdet är Igelbäcken som mynnar ut i Edsviken. Det dagvatten som bildas inom planområdet avrinner idag ytligt till det kommunala ledningsnätet via rännstensbrunnar. Inget dagvatten från omgivande mark avrinner in i området.

### Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö

En kulturmiljöutredning ”Husby Norra Järva” är framtagen (Bjerkning 2018-02-01) i syfte att ge kunskap om kulturhistoriska värden i Husby. Den analyserar även konsekvenserna av kommande detaljplaneförslag som avser förtätning och komplettering med nya byggnader. Det kulturhistoriska värdet ligger framför allt i att bebyggelsen i Husby berättar om den senare delen av det s k miljonprogrammet och att den fortfarande 2018 till stora delar förmedlar en oförändrad bild av hur området växte fram och formades med bandstadsprincip och strikt trafikseparering som viktiga kännetecken. Utredningen anser att framtida planering bör ta fasta på de detaljer som är karaktäristiska för stadsdelen och låta dessa vara vägledande för de åtgärder som genomförs.

Husby byggdes under åren 1973-1977. Sammanlagt finns ca 4 900 lägenheter varav drygt en femtedel är bostadsrätter. Till skillnad mot Akalla och Kista finns inga småhus i Husby. År 2016 var antalet invånare ca 11 900. Det innebär en



befolkningsökning med ca 500 personer sedan 2007. Befolkningstätheten är genomsnittligt högre i Husby än övriga Stockholm. Husbys bebyggelse karaktäriseras av en eftersträvad ”homogen” bebyggelse. Längs centrumstråket bildar åtta våningar höga skivhus en ryggrad i stadsdelen. I resten av stadsdelen finns ca 120 korta och långa lamellhus i fem våningar grupperade kring gårdar. Större delen av lamellhusen i fem våningar utgörs av loftgångshus.

Genom idén om bandstad är Husby inte omgivet av en grön bård som efterkrigstidens tidigare stadsdelar. Istället är Akalla genom Sibeliusgången och Husby genom Edvard Griegsgången (till del även Kista) sammanlänkade med servicestråk kantade med bostäder, affärer, skolor, tunnelbaneuppgångar etc. Speciellt för Husby var att man ville ta tillvara den positiva kontrasten mellan natur och bebyggelse. Som ett identitetsskapande stadsbyggnadselement löper gröna vikar från Järvafältet in i stadsdelen. Här samlades en lägre offentlig bebyggelse som skolor och förskolor samt lekplatser.

Planerarna hade den täta staden som utgångspunkt vid tiden för Husbys planering. Likväl var en strikt trafikseparering i enlighet med tidens ideal, vägledande vid planeringen av Husby. Den enda genomgående gatan är den nedsänkta Norgegatan. Från denna huvudgata löper återvändsgator in i stadsdelen. Gatorna är enbart avsedda för fordonstrafik och saknar gångbanor, butiker och entréer.



*Trondheimsgatan - avsaknad av både entréer, butiker och gångbanor. Garagens (i grönt) närmaste del avses rivas och ersättas av ett fem våningar högt bostadshus.*

Gående och cyklister tar sig genom området via gångbroar (samtantaget 18 st) som kopplar samman servicestråket (Edvard Griegsgången) och bostäderna. Systemet har fördelar för barn och unga som kan röra sig trafiksäkert i stadsdelen. Upptrampade

stigar längs gatorna vittnar om att Husbyborna inte alltid rör sig som planerarna tänkt sig.

Den befintliga bostadsbebyggelsen kring aktuella garage har gulklassats av Stadsmuseet vilket innebär bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.



*Kulturhistorisk klassificering, Stadsmuseet. Kring aktuella garage (rödmarkerade) syns gulklassade bostadshus.*

### **Offentlig service**

#### **Skola och förskola**

I planområdets närhet finns ett flertal skolor. I direkt anslutning till Trondheimsgatan finns Husbygårdsskolorna åk F-9. På några hundra meters avstånd finns även Fryshusets grundskola, Oxhagsskolan i Akalla med åk F-6. På gränsen till Kista finns Kvarnbackaskolan. Ned mot Hanstavägen planeras Dahlhagens skola att byggas ut till F-9 samt en idrottshall uppföras. År 2018 finns en överkapacitet på förskolorna i Husby.

På gränsen mellan Husby och Akalla finns Husbybadet, Husbyhallen och Husby ishall. Några fotbollsplaner finns i anslutning till Husby.



### Sjuk- och äldrevård

I Husby centrum finns bl. a hemtjänst och vårdcentralen Familjeläkarna. Husby-Akalla vårdcentral ligger ca 600-1000 meter sett från planområdet.

### Kommersiell service

I nära anslutning (150 - 350 meter) till planområdet ligger Husby centrum med tillhörande tunnelbanestation. Här finns service såsom livsmedelsbutik, bibliotek, tandvårdscentral, apotek och restauranger. Tiotusentals arbetsplatser finns i Kista arbetsområde inklusive Kista galleria och i Akalla arbetsområde.

### Gator och trafik

#### Gatunät

Gatustrukturen präglas av trafikseparerade gator med avsaknad av trottoarer. Över gatorna passerar gångbroar. De sex parkeringsdäcken kantas idag av tre återvändsgator – Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Samtliga tre gator strålar i sydlig riktning, ut från huvudgatan Norgegatan.



*Tydlig trafikseparering genom gångbro.*

#### Biltrafik

Biltrafiken i området har till följd av trafiksepareringen ett lugnt tempo längs Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Bilplatsbehovet i denna del av Husby anges enligt de befintliga äldre stadsplanerna till 1,2 parkeringsplatser (inkl. besöksparkering) per lägenhet. Parkeringsutbudet bedöms vara generöst tilltaget i området.

#### Gång- och cykeltrafik

Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan som gränsar till aktuella garage, saknar trottoarer. Det trafikseparerade systemet innebär att främst fotgängare rör sig längs särskilda gångstråk

och gångbroar. Upptrampade stigar längs gatorna vittnar om att fotgängare även rör sig längs fordonsgatorna. Även huvudgatan Norgegatan saknar gång- och cykelvägar i samma plan. Generellt är antalet cyklister i Husby relativt begränsat. Bilden nedan illustrerar upptrampade stigar till följd av att trottoarer saknas i området.



*Upptrampad gångväg längs Bergengatan.*

### Kollektivtrafik

Samtliga sex planområden når tunnelbanestationen Husby inom 150-300 meter. I anslutning till tunnelbanan finns även tät busslinjetrafik längs Norgegatan med huvudriktningar mot Kista respektive Akalla.

### Störningar och risker

#### Förorenad mark

Ingen kännedom finns avseende markföroreningar vid garagen. Det innebär dock inte att markföroreningar inte kan förekomma. Om markföroreningar upptäcks ska miljöförvaltningen informeras och anmälan göras med avseende på miljöfarlig verksamhet. En översiktlig provtagning med hänseende på förorenad mark kommer att göras.

#### Luft, lukt

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 20-25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Halten av kvävedioxid är 18-24  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

#### Buller, vibrationer

Planområdet utsätts för trafikbuller från Bergengatan, Oslogatan

och Trondheimsgatan. Trafiken på aktuella återvändsgator är begränsad vilket medför tämligen låga bullervärden. Enligt stadens bullerkartering varierar nivåerna mellan 45-59 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

## Planförslag

### Övergripande

Planförslaget avser en förnyelse av sex parkeringsdäck som kantar tre återvändsgator. De sex parkeringsdäcken samlas i en och samma detaljplan utefter återvändsgatorna Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan.

Förslaget syftar till att möjliggöra bostadshus i fem våningar på sex parkeringsdäcks gavlar som vetter mot lokalgatorna. Bostadshuset an knyter i höjd till den kringliggande skalan av femvåningshus. Varje hus inrymmer ca 20 lägenheter vars entréer vetter mot gatan. Sammantaget innebär förslaget omkring 120 lägenheter. På bostadshusens baksidor tas en del av kvarvarande parkeringsdäcks övre plan i anspråk till förmån för bostadsgård som möter parkeringsdäcket i samma nivå. Befintligt parkeringsutbud är generöst tilltaget varför en avgång av parkeringsplatser genom nybebyggelsen bedöms som acceptabel.

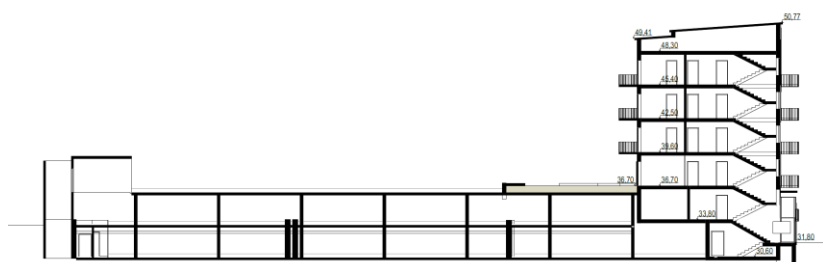


*Ny bostadsbebyggelse med ca 20 lägenheter kopplat till bakomliggande parkeringsdäck. Fotomontage: Link Arkitektur*

De nya bostadshusen suddar ut de glapp som parkeringsdäcken idag skapar i stadsväven. Nya bostadshus, entréer mot gatan och gångbanor vitaliserar stadsdelens gator, skapar alternativa rörelsemönster och bidrar till ett tryggare gaturum. Nuvarande

baksidor blir till framsidor. Lokalgatorna (Trondheimsgatan m fl) kommer även efter anläggning av gångbanor på ena sidan framgent att kantas av alléträd.

Sektionen nedan illustrerar en huvudprincip av hur del av parkeringsdäck ersätts med bostadshus vilket skapar ett mer stadsmässigt intryck genom de nya entréer som vetter mot lokalgatorna. Del av parkeringsdäck tas även i anspråk för bostadsgård.

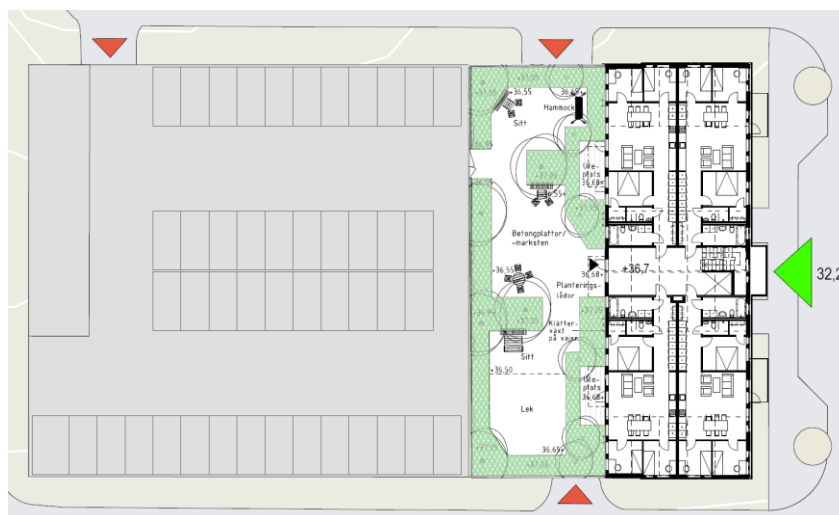


Längdsektion – planerad bebyggelse vid Trondheimsgatan. Link Ark.

Av plantekniska skäl har del av fastigheten Trondheim 4 tagits med (visad med uppförstoring på plankartan) som inte togs med när detaljplan 2007-37492 upprättades. Denna del av fastigheten regleras som bostadsmark som inte får bebyggas.

### Gård

En del av parkeringsdäckens översta plan tas i anspråk för bostadsgård. Gården avskiljs tydligt från parkeringsdäcket på samma bjälklag med t ex plank och växtlighet. Omsorgsfull gårdsutformning krävs för att den ska upplevas avskild från parkeringsdäcket.



Principillustration för gårdsmiljöer. Link Arkitektur



## Gator och trafik

### Gatunät

Bebyggelseförslaget är en del av ett större förnyelseprojekt i Husby. Dagens gator planeras att byggas om och förses med trottoarer och nya angöringsmöjligheter. Tryggare gångförbindelser kan skapas och gaturummet befolkas i högre utsträckning. Detta tillsammans med nya bostadshus som riktar sig mot gatan bidrar till ökad upplevd trygghet.

### Biltrafik och parkering

Gatunätet kommer även efter att projektet genomförts att fungera på samma sätt som innan. Gatorna bibehåller sin sträckning. Infart till garagen bibehålls i stort. Gatorna får angöringsplatser direkt utanför entréerna till bostäderna. Gångbanor anordnas på ena sidan om lokalgatan.

Inom Svenska Bostäders aktuella bostadsbestånd i södra Husby finns sju parkeringsdäck. På sex av dem avses nya bostadshus uppföras närmast angränsande lokalgata. Det däck som ej berörs av nybyggnad är det största parkeringsdäcket. Däcket är belägen vid Ringerike 1 i Oslogatans södra del. Vid nybyggnad avgår ett antal parkeringsplatser. Efter nybyggnation kvarstår 1220 parkeringsplatser i de sju parkeringsdäcken. De nya flerbostadshusen kräver 70 parkeringsplatser vid ett projektbundet p-tal om 0,53. Antalet uthyrda parkeringsplatser 2018 var 1151 p-platser. Det betyder att det är möjligt att lösa parkeringssituationen utan att behöva säga upp några befintliga parkeringsplatser. Då antalet parkeringsplatser skiftar mellan parkeringsdäcket kan det uppstå situationer då det blir nödvändigt att flytta några parkeringsplatser. Det kan vara värt att nämna att vissa hyresgäster hyr ett flertal parkeringsplatser varav en hyr 12 stycken. Det finns således ytterligare en marginal på antalet parkeringsplatser. Det totala p-talet för området efter förtätning är 0,6.

### Gång- och cykeltrafik

Längs Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan finns idag inga separata trottoarer, utan fotgängare är hänvisade till de parallella gång- och cykelstråken, Christian Krohgsgången, Åsmund Vinjegången, Edvard Munchsgången och Roald Amundsengången. Gatorna kommer att få trottoarer på sidan närmast de nya bostadshusen.

### Kollektivtrafik

Planområdet ligger i nära anslutning till kollektivtrafik, både tunnelbana och busslinjetrafik. Tunnelbana nås inom 150-300 meters räckvidd från planerad bebyggelse.

### Tillgänglighet

Angöring och parkering för rörelsehindrade sker i angöringsficka inom ca 10 meter utanför respektive bostadshus huvudentré. Permanenta tillgängliga parkeringsplatser kan ordnas på befintligt parkeringsdäck, nära entré mot gården.

## Teknisk försörjning

### Hantering av dagvatten

Planområdet uppvisar en variation av moränjord och berg i dagen. De delar av planområdet som huvudsakligen utgörs av berg i dagen får svårare att infiltrera dagvattnet inom fastigheten. Infiltrationsmöjligheterna för områden bestående av moränjord bedöms relativt goda.

Vid den planerade bebyggelsen i Husby föreslås att regnbäddar anläggs på det planerade gårdsområdet och växtbäddar anläggs på gräsytorerna och därigenom kan en långsiktigt hållbar dagvattenhantering uppnås.

### El/Tele

El- och teleledningar finns framdraget inom området.

### Avfallshantering

I området finns även befintligt sopsugssystem som ny bebyggelse avses anslutas till. I närhet till respektive entré uppförs sopnedkast till sopsugssystemet. Befintliga miljörum på parkeringsdäcken kvarstår och avser även servera planerad bostadsbebyggelse.

### Räddningstjänst

Räddningstjänsten kan nå tillkommande bebyggelses samtliga sidor. Planerad bebyggelse ska följa rådande riktlinjer för brand enligt Boverkets Byggregler, BBR.

## Gestaltungsprinciper

Samtliga sex bostadshus ansluter till omgivande byggnaders femvåningsskala. Fasadutformningen kommer till uttryck på två olika vis; mot gård och omkringliggande bebyggelse får fasaden ett enklare uttryck och mot gatan harmonierar fasaden med den



befintliga bebyggelsens kulörer. Fasaderna putsas utan synliga fogar i nyanser som karaktäriserar befintlig bebyggelse i respektive område. Kv. Trondheim 4 och 5 har en grön fasad, Oslo 1 och 6 röda fasader och Molde 3 och 4 får en ljus grå-blå kulör liksom omkringliggande bebyggelse. Bostadshuset har två volymer med en marginell förskjutning sinsemellan och differentierad färgsättning. Därmed upplevs husen slankare sett från lokalgatan.

Utbyggda entréer riktas mot gatan. Balkonger tillåts med ett högsta djup mot gatan om 1,4 meter.



*Röda hus längs Oslogatan. Fotomontage: Link Arkitektur*

Utöver de tre baskulörerna som präglar respektive säckgata, har respektive kvarter inslag av accentkulörer som är hämtade ur den färgpalett som togs fram i ett kvalitetsprogram från 2012.



*Blå hus längs Bergengatan. Fotomontage: Link Arkitektur*

Den nya bebyggelsen utförs med lågt lutande pulpettak mot gårdssidan. Bostäderna förses med balkonger mot både gata och gård och förses med transparenta räcken.

## **Konsekvenser**

### **Behovsbedömning**

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

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

### **Naturmiljö**

Naturvärdena påverkas i ringa grad men viss parkyta (förgårdsmark med gräsyta, buskar och mindre träd) tas i anspråk när trottoarer mm anläggs. Nya träd kan komma att planteras.

Angränsade grönkilar tillför grönkvaliteter. En av stadsdelens främsta kvaliteter är den direkta närheten till Järvafältets kulturresevat. Avståndet till Järvafältet är 250-400 meter. Där finns goda möjligheter till rekreation och naturupplevelser. Det stora naturlandskapet kan nås utan att några gator behöver passeras.

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Edsviken för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Edsviken. Då planområdena idag består av hårdgjord yta kommer sannolikt mängden dagvatten inte att öka som ett resultat av bebyggelsen.

Dagvatten från planområdet ska i första hand fördröjas och tas om hand inom fastigheterna. I andra hand ska vattnet fördröjas inom fastigheterna innan avledning sker till befintlig dagvattenledning. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

### **Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö**

Den föreslagna bebyggelsen bedöms tillföra stadsbilden nya kvaliteter. Nya bostadshus ersätter mindre tilltalande slutna parkeringsdäck. Bostadshuset tar sin utgångspunkt i befintlig bebyggelse med avseende på skala och fasadutförande. Samtidigt lämnas större delen av parkeringsdäcket i ursprungligt skick som kan berättar om den tid då Husby planerades. Vidare skapar den nya bebyggelsen nytt liv mot gatorna med fönster och entréer. Det förändrar de glapp som parkeringsdäcken nu utgör i stadsväven. Den nya bebyggelsen blir ett modernt men anpassat tillägg till befintlig bebyggelse präglad av en under 1970-talet eftersträvd homogen bebyggelse. Samtidigt har eller planeras en förnyelse/ombyggnad av AB Svenska Bostäder omfattande bebyggelse i Husby. Omgöringen av parkeringsdäcken och förnyelsen av centrumpunkterna innebär en påtaglig förnyelse av stadsdelen.

## Störningar och risker

### Buller

Trafiken på aktuella återvändsgator är begränsad vilket medför tämligen låga bullervärden. Enligt stadens bullerkartering varierar nivåerna mellan 45-59 dB(A) ekvivalent ljudnivå. En enklare bullerutredning kommer komplettera bullerkarteringen.

## Barnkonsekvenser

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för trafiksäkerheten för alla i och med att trottoarer anläggs. Det kommer att underlätta för barn att röra sig i området.

## Tidplan

Samråd: maj-juni 2018

Granskning: kvartal 4, 2018

Antagande: kvartal 1, 2019

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Ansvaret för genomförandet av planen vilar på stadens förvaltningar samt byggherren.

- Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid prövning av bygglov och bygganmälan.
- Lantmäteriet svarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.
- Byggherren svarar för genomförandet av ny bebyggelse samt erforderliga anläggningar inom kvartersmark.
- Byggherren ansvarar för dagvattenhantering efter samråd med Stockholm Vatten.
- Exploateringskontoret ansvarar för genomförandet på allmän plats samt medverkar genom upprättande av de avtal som krävs för att genomföra planen.
- Respektive ledningsägare ansvarar för flytt av ledningar.

#### Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark.

### Avtal

Planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadskontoret och AB Svenska Bostäder för att reglera kostnaderna för detaljplanens framtagande.

Överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse ska träffas mellan staden och AB Svenska Bostäder innan planen antas som reglerar frågor om ekonomi och genomförandet av projektet.

### Verkan på befintliga detaljplaner

Befintliga detaljplaner Pl 7365, Pl 7335, och Pl 7375 upphävs i de delar som berörs av planen.

### Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheterna Trondheim 4 och 5 liksom Oslo 6 ägs av AB Svenska Bostäder. Oslo 1 liksom Molde 4 och 5 ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till AB Svenska Bostäder. Fastigheten Akalla 4:1 ägs av staden.

Fastigheterna med aktuella parkeringsdäck omfattar förutom parkeringsdäcket även ett intilliggande bostadskvarter. Samtliga sex planområden är indelade enligt denna princip. Det innebär att fastigheterna redan idag är bildade för bostadsändamål.

### Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan användningar inom kvartersmark och allmän platsmark. Aktuella delar av fastigheterna Trondheim 4, Trondheim 5, Oslo 1, Oslo 6, Molde 3 och Molde 4 har i nu gällande plan användningen Garage för närboende (kvartersmark), denna ändras till bostäder (kvartersmark).

### Fastighetsbildning

Yta som har användningen ”GATA” i detaljplanen behöver överföras från kvartersmark, fastigheten Trondheim 4, till fastigheten Akalla 4:1.

I dagsläget är det inte nödvändigt att skapa nya fastigheter för att möjliggöra exploateringen eftersom uppförandet av nya bostadsbyggnader sker på fastighet som sedan tidigare är bildad för bostadsändamål. Detaljplanen hindrar dock inte att det i framtiden kan bildas nya fastigheter.

### Gemensamhetsanläggningar

I närområdet finns en gemensamhetsanläggning för ett sopsugsystem (Helsingfors ga:1). Fastigheterna Trondheim 4, Trondheim 5, Oslo 1, Oslo 6, Molde 3 och Molde 4 är anslutna till gemensamhetsanläggningen, vilket innebär att om ingen ny fastighetsbildning görs är fastigheterna redan anslutna till gemensamhetsanläggningen. Skulle fastighetsbildning göras kan det innebära att de nya fastigheterna behöver anslutas till gemensamhetsanläggningen. Anslutning till gemensamhetsanläggningen sker i en lantmäteriförrättning, förslagsvis samtidigt som fastighetsbildning görs. Det enklaste sättet att ansluta är att en överenskommelse om ändrat andelstal i gemensamhetsanläggning upprättas mellan samfällighetsföreningen och fastighetsägaren/tomträtthavaren där de kommer överens om ett lämpligt andelstal mm. Överenskommelsen inges sedan till lantmäterimyndigheten för beslut.

Parkeringsplatserna på däckan används idag av fler än de som bor inom respektive fastighet. För att säkerställa att kringboende även efter en eventuell fastighetsbildning har möjlighet att hyra parkeringsplats kan detta regleras i exploateringsavtal. Detaljplanen avser inte reglera detta.

### Ledningsrätter, elnätstationer

Ingen ny elnätstation krävs.

### Ekonomiska frågor

Byggaktörerna bekostar planarbetet genom planavtal.

### Fastighetsbildning

AB Svenska Bostäder står för förrättningskostnaderna.

### El och tele m.m.

Fastigheterna är anslutna till befintligt el- och fjärrvärmenät.

Flytt av ledningar eller anläggningar bekostas av staden.

Anslutningsavgifter bekostas av planbeställaren.

### Tekniska frågor

#### Vatten och avlopp

Vatten- och avloppsledningar finns framdragna till de samtliga delar av planområdet.



### Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas enligt stadens dagvattenstrategi.

### El

Elledningar finns i Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Ingen ny elnätstation uppförs i planområdet.

### Tele

Teleledningar finns draget i Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan.

### Fjärrvärme

Fjärrvärme finns draget i Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan.

### **Genomförandetid**

Detaljplanens genomförandetid är fem år räknat från dagen då planen vinner laga kraft.

Louise Heimler  
Planchef

Peter Lundevall  
Stadsplanerare