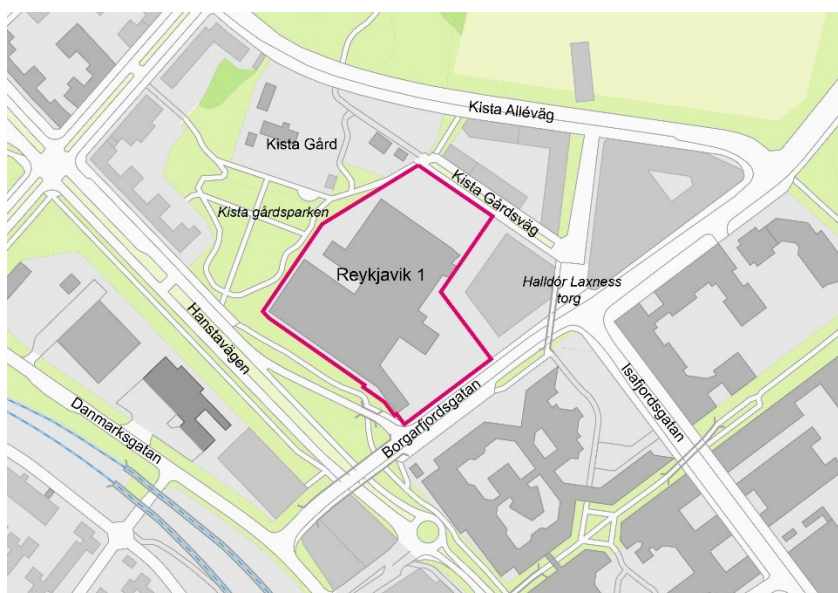


Planbeskrivning Detaljplan för Reykjavik 1 m.m. i stadsdelen Kista, S-Dp 2019-03406



Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra för grundskola och bostäder inom befintlig byggnad inom fastigheten Reykjavik 1, samt ett nytt flerbostadshus mot Borgarfjordsgatan med lokaler för service och handel i bottenvåningen. Totalt möjliggörs för cirka 165 lägenheter och ett vårdboende med cirka 90 vårdbostäder. För att möjliggöra för en flexibilitet inför framtidens behov och för att stärka utvecklingen av Kista till en blandad stadsdel medger planen även gymnasieskola, kontor, verksamheter samt lokaler för service och handel i bottenvåningen i den befintliga byggnaden och kontor samt lägenhetshotell i den nya byggnaden mot Borgarfjordsgatan. Planen syftar även till att skapa ett levande gaturum längs Borgarfjordsgatan och reglerar därför att lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåning på den nya byggnaden samt en lägsta höjd på bottenvåningen och att den ska uppföras i glas där lokaler placeras. Planen reglerar även att del av kvarteretsmark planläggs som gata för att möjliggöra för en angöringszon och trottoar längs med Borgarfjordsgatans norra sida, längs med den nya byggnadens fasad. För att säkerställa en rimlig storlek på skolgård i relation till antal elever reglerar planen att grundskola får finnas till en storlek av 7000 kvm BTA.

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 för detaljplanen pågår 25 maj – 6 juli 2021. Granskning för detaljplanen beräknas till april 2022 och ett antagande beräknas till september 2022.

Innehåll

Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden	8
Hydrologiska förhållanden	9
Dagvatten	10
Befintlig bebyggelse	10
Stadsbild	11
Kulturhistoriskt värdefull miljö	11
Offentlig service	12
Kommersiell service	12
Gator och trafik	12
Störningar och risker	13
Planförslag	14
Ny och befintlig bebyggelse	15
Gator och trafik	19
Teknisk försörjning	22
Gestaltungsprinciper	23
Konsekvenser	25
Undersökning om betydande miljöpåverkan	25
Miljökvalitetsnormer för vatten	26
Dagvatten	26
Stadsbild	27
Kulturhistoriskt värdefull miljö	27
Störningar och risker	28
Ljusförhållanden och lokalklimat	33
Sociala konsekvenser	34
Barnkonsekvenser	35
Tidplan	35
Genomförande	35
Organisatoriska frågor	35
Verkan på befintliga detaljplaner	36
Fastighetsrättsliga frågor	36
Ekonomiska frågor	38
Tekniska frågor	39
Genomförandetid	39

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

- *Antikvarisk konsekvensanalys* (Nyréns Arkitektkontor, 2021-04-16)
- *Bullerutredning* (Akustikkonsulten i Sverige AB, 2021-04-14)
- *Dagvattenutredning* (DHI Sverige AB, 2021-02-10)
- *PM Geoteknik* (Markera Mark Stockholm AB, 2021-04-23)
- *PM Räddningstjänstens framkomlighet och åtkomlighet* (Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2021-02-19)
- *Risk-PM* (Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2021-04-23)
- *PM Trafik och Planering* (Tyréns 2021-05-19)
- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning* (Atrax Energi och Miljö AB, 2021-02-23)

Medverkande

Planen är framtagen av Sofia Eriksson, stadsplanerare och José Sterling, kartingenjör på stadsbyggnadskontoret i samarbete med representanter på exploateringskontoret.

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra för grundskola och bostäder inom befintlig byggnad inom fastigheten Reykjavik 1, samt ett nytt flerbostadshus mot Borgarfjordsgatan med lokaler för service och handel i bottenvåningen. Totalt möjliggörs för cirka 165 lägenheter och ett vårdboende med cirka 90 vårbostäder. För att möjliggöra för en flexibilitet inför framtidens behov och för att stärka utvecklingen av Kista till en blandad stadsdel medger planen även gymnasieskola, kontor, verksamheter samt lokaler för service och handel i bottenvåningen i den befintliga byggnaden och kontor samt lägenhetshotell i den nya byggnaden mot Borgarfjordsgatan. Planen syftar även till att skapa ett levande gaturum längs Borgarfjordsgatan och reglerar därför att lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåning på den nya byggnaden samt en lägsta höjd på bottenvåningen och att den ska

uppföras i glas där lokaler placeras. Planen reglerar även att del av kvarteretsmark planläggs som gata för att möjliggöra för en angränsningszon och trottoar längs med Borgarfjordsgatans norra sida, längs med den nya byggnadens fasad. För att säkerställa en rimlig storlek på skolgård i relation till antal elever reglerar planen att grundskola får finnas till en storlek av 7000 kvm BTA

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet utgörs av fastigheten Reykjavik 1 som är belägen mellan Kista gård och Borgarfjordsgatan, cirka 500 meter norr om Kista centrum. Fastigheten ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Nordika Fastigheter AB. Planområdet innefattar även en smal remsa av fastigheten Akalla 4:1 som ägs av Stockholms stad. Planområdet omfattar cirka 2 hektar.



Planområdet är markerat med rosa linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen pekas Kista ut som stadsutvecklingsområde för omfattande komplettering. Kompletteringen föreslås innehålla bostäder, service, verksamheter, gator, parker, kultur och idrottsytor. Enligt översiktsplanen finns behov av mötesplatser och såväl parktillgången som samhällsservicen behöver stärkas i stadsdelen. Fastigheten ligger inom fokusområdet Kista-Järva vilket innebär att det är ett område dit investeringar och

planeringsresurser ska riktas. Kista-Husby-Akalla är också ett av tio strategiska samband som är viktiga för ökad social hållbarhet. Genom utvecklingen av dessa samband kan tillgängligheten till stadskvaliteter, trygghet samt rörelser och utbyten mellan dessa stadsdelar öka.

I översiktsplanens kapitel om lokala utvecklingsmöjligheter anges att Kista, som utgör ett av landets och regionens mest betydelsefulla arbetsplatsområden, har stora möjligheter till fortsatt stadsutveckling. Detta kan ske genom att fokusera på en mer attraktiv stadsmiljö med funktionsblandning, kvalitativa offentliga miljöer och lokaler i bottenvåningarna vid viktiga stråk och knutpunkter såsom Hanstavägen och i anslutning till Kista galleria och Kista bussterminal och tunnelbanestation.

Kista strukturplan

Inom ramen för områdesplaneringen på stadsbyggnadskontoret pågår ett arbete med en strukturplan för Kista. Planområdet ligger i skärningspunkten mellan det som i strukturplanen pekas ut som området kring Kista gård och det som pekas ut som Campus Kista. Strukturplanen anger att området kring Kista gård bör ha en hög grad av offentliga rum, en medeltäthet och en låg grad av verksamheter. Området för campus bör ha en låg grad av offentliga rum, en hög täthet och en hög andel verksamheter. Strukturplanen ser den fortsatta utbyggnaden av Kista som en möjlighet för att läka ihop dagens många olika gatunivåer och brutna kopplingar samt att skapa en levande stadsmiljö genom att eftersträva en större blandning av verksamheter, bostäder och service i strategiska lägen, till exempel längs med Borgarfjordsgatan. Längs Borgarfjordsgatan ska ny bebyggelse placeras i liv med gatan.

Detaljplan

Gällande detaljplan för planområdet är stadsplan för kv Reykjavik mm, Pl 8363, antagen 1986. För fastigheten anges kontors- och industriändamål. Planen reglerar att byggnaden ska ta speciell hänsyn till Kista gårds miljö genom att reglera en nedtrappning i byggnadshöjden mot parken. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut. För en minde del av planområdet gäller stadsplan för Kista I, Pl 7672, antagen 1975. Den aktuella delen är planlagd som motortrafikområde. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 25 april 2019 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planläggning av Reykjavik 1.

Markanvisning

Nuvarande tomträttshavare Nordika Fastigheter AB, genom sitt dotterbolag Kommanditbolaget Reykjavik 1, tilldelades en markanvisning för skola och bostäder den 23 maj 2019.

Pågående detaljplaneprojekt i området

I närområdet finns pågående detaljplaner:

- Odde 1, dnr. 2015-09817 för cirka 1500 bostäder, verksamheter, park och förskola
- Rogaland, del av Akalla 4:1, dnr. 2017-18898 för ca 750 bostäder med lokaler i bottenvåningen
- Hornafjord 3, dnr. 2017-08970 för cirka 80 bostäder
- Hekla 1, dnr. 2015-11509 för kontor, publika verksamheter cirka 240 bostäder och förskola
- Grenå 4, dnr. 2019-15399 för cirka 350 bostäder med lokaler i bottenvåningen
- detaljplan för tvärbanan, dnr. 2017-15790 på Kistagången
- detaljplan för del av fastigheten Akalla 4:1 vid Torshamnsgatan, dnr. 2015-09816 för bostäder, idrott, hotell och kontor



Pågående planer i området.

Riksintressen

Stockholm-Bromma flygplats är riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken. Fastigheten ligger inom den höjdbegränsade ytan för

Bromma flygplats. Högsta höjd för objekt på platsen är + 120 möh (RH2000).

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av hårdgjord mark i form av byggnader med tillhörande asfalterade parkeringsytor. Runt parkeringsytorna och längs delar av byggnadens västra fasad finns några mindre gröna ytor med gräs, buskar och lövträd. Det finns inga naturvärden inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet ligger direkt öster om Kistagårdsparken där det finns lekplats, öppna gräsytor, blomsterbäddar och träd.

Kistagårdsparken erbjuder kulturella ekosystemtjänster i form av exempelvis sociala interaktioner och pedagogik.

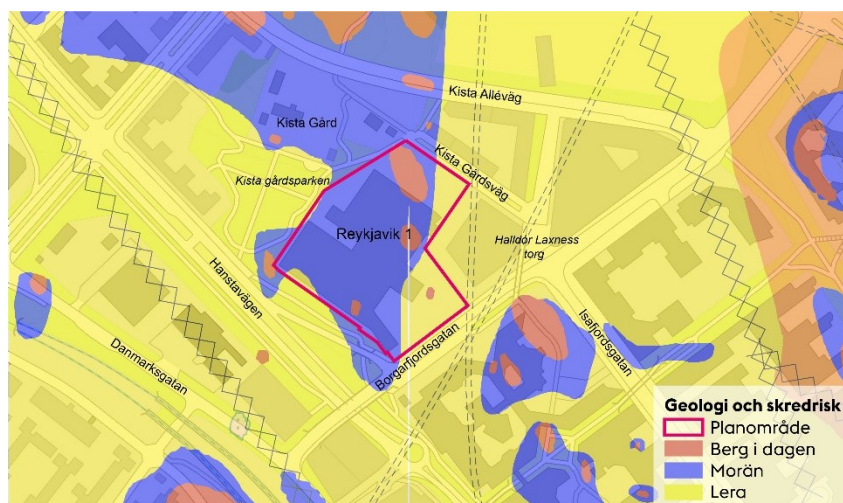
Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Marken inom planområdet består sammanfattningsvis av fyllandsjord på berg. Områdets norra del består av fyllningsjord ovan friktionsjord på berg, där fyllnadsmassan består av asfalt och packat krossmaterial. Områdets södra del består av fyllningsjord på berg, fyllningsjord ovan friktionsjord på berg och fyllningsjord ovan lera på friktionsjord på berg.

Fyllnadsmassan består bland annat av asfalt och grusigt sand.

Risken för sättningar bedöms som låg och inga stabilitetsproblem bedöms finnas.



Planområdets geotekniska förutsättningar.

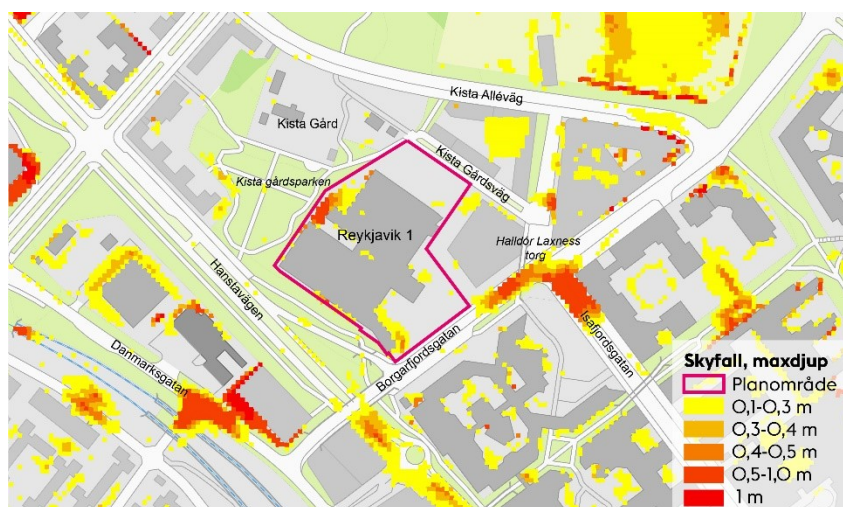
Markradon

Inom planområdet finns markradonhalter som uppgår till låg- till normalradonmark. Marken på den norra parkeringsplatsen klassificeras som lågradonmark och marken på den södra parkeringsplatsen som normalradonmark.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Inom planområdet finns två lågpunkter som riskerar att svämmas över vid skyfall med 100-års återkomsttid. Vid lågpunkten väster om byggnaden riskerar vattendjupet uppgå till 1 meter och vid lågpunkten i sydöst till 0,1-0,5 meter.



Utdrag ut Stockholms skyfallsmodell. Röda områden visar lågpunkter som är mest drabbade vid ett intensivt skyfall.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i ett tekniskt avrinningsområde som avvattnas till Edsviken. Enligt VISS den 26 april 2021 har Edsviken otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Edsviken är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status till 2027. God kemisk ytvattenstatus ska klaras från dagens datum, med undantag från bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar, som har mindre stränga krav, samt antracen och tributyltennföreningar, som har tidsfrist till år 2027.

Dagvatten

Dagvattnet inom planområdet avleds via det kommunala ledningsnätet västerut längs Borgarfjordsgatan och sedan vidare till Edsviken.

Befintlig bebyggelse

På fastigheten finns en kontors- och industribyggnad som uppfördes på mitten av 1980-talet och byggdes till i början av 2000-talet. Bebyggelsen är högre i den östra delen, med cirka sex våningar mot Alltingsgatan/Hanstavägen och markparkeringen och trappar ner till två våningar mot Kistagårdsparken i väster. Nedtrappningen regleras i gällande plan för att ta hänsyn till kulturmiljön för Kista gård. Byggnaderna har sin huvudentré mot parkeringen och kvartersgatan mellan Reykjavik 1 och 2 samt angöring för lastning och lossning mot Kista gård, i övrigt saknar fasaderna entréer. Miljön mot Borgarfjordsgatan och Kista gårdsväg präglas av ytor för markparkering.



Snedbild över planområdet.

Stadsbild

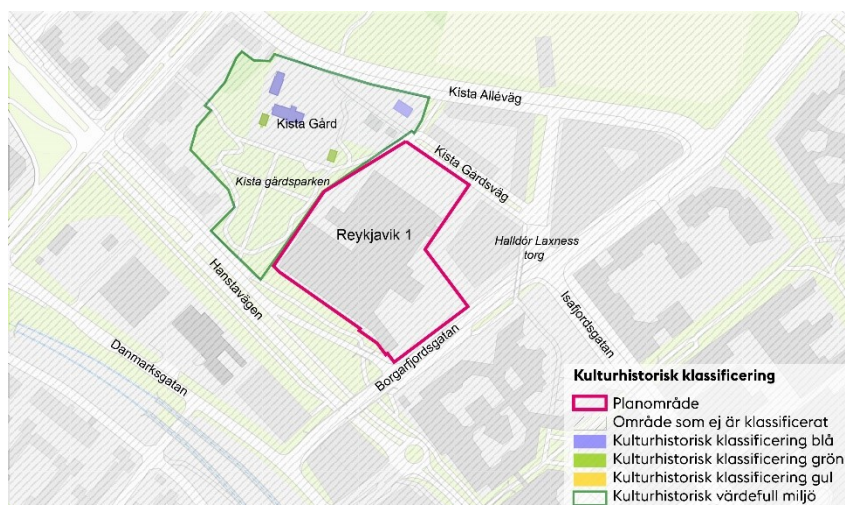
Norra Kista planerades ursprungligen som ett renodlat verksamhetsområde uppfört under 1970-80-talen och som sedan slutet av 1980-talet har utvecklats till att bli ett av Sveriges största IT-centrum med ett stort antal företag, Kista Science City. Bebyggelsen utgörs i huvudsak av storkvarterstruktur i fem till sju våningar innehållande kontors-, utbildnings- och verksamhetslokaler samt inslag av högre byggnader mellan 32 till 39 våningar.

Bebyggelsen närmast planområdet består i öster av kontorsbebyggelse i fem till sex våningar, i norr av bostadsbebyggelse på i cirka sju våningar och på södra sidan Borgarfjordsgatan Kista torn med sina 15 respektive 35 våningar. På andra sidan Hanstavägen ligger handel- och servicebyggnader i en till fyra våningar samt Kista brandstation med dess karaktäristiska vattentorn.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Kista stadsdel har ännu inte inventerats och klassificerats av Stockholms stadsmuseum med undantag för Kista gård som är blåklassad. Blått är den högsta klassen och omfattar bebyggelse som bedöms ha synnerligen högt kulturhistorisk värde. Området kring Kista gård och Kistagårdsparken har även pekats ut som en kulturhistorisk värdefull miljö.



Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Byggnaderna inom Reykjavik 1 är inte klassade.

Kista gård är en gammal gårdsmiljö med några av de få byggnader som är kvar från tiden innan stadsdelen byggdes. Gården ligger på tomtmark som har anor från 1700-talet och består av en huvudbyggnad, en flygel, en källare, brygghus/tvättstuga och arbetarbostäder. Huvudbyggnaden är från 1850-talet. 2008 upprättades en detaljplan där Kista gård ingick och som gav byggnaderna skyddsbestämmelser. Kistagårdspark anlades år 2013 med den kulturhistoriska miljön som tema. Parken och Kista gård är en del i det större sammanhängande parkrummet som planeras utvecklas norrut i samband med att Kista Äng byggs ut.

Offentlig service

Sjolvård, skola och förskola
I Kista centrum finns vårdcentral och tandläkare.
Inom Kista stadsdelsområde finns flera grundskolor och förskolor.

Kommersiell service

Kista Centrum och galleria har ett brett serviceutbud med mataffärer, detaljhandel, apoteket, biblioteket, moské, biograf och kyrka.

Gator och trafik

Gatunät
Kista är strategiskt placerat intill E18 och E4 och därmed tillgängligt både regionalt och nationellt. Kista är planerat utifrån

ett trafikseparerat, bilprioriterat trafiksystem där biltrafik och gående och cyklister hålls åtskilda genom bland annat planskilda korsningar. Angöring till fastigheten sker från Borgarfjordsgatan eller Kista gårdsväg via en kvartersgata som nyttjas av Reykjavik 1 och grannfastigheten Reykjavik 2.

Biltrafik

Parkering sker i garage inom befintlig byggnad eller på någon av de två markparkeringarna inom fastigheten.

Gång- och cykeltrafik

Kista är till största delen trafikseparerat. Delar av gatanätet är idag under omvandling, framförallt Kistagången, men även genom utbyggnad av gång- och cykelnätet i hela området. Längs med Borgarfjordsgatan södra sida finns en dubbelriktad cykelbana och en trottoar och på norra sidan, längs med fastighetsgränsen för Reykjavik 1, finns en trottoar. Längs Kista gårdsväg finns en kombinerad gång- och cykelbana som norr ut går förbi Kista gård och ansluter på Kista alléväg och söderut leder vidare till Kista centrum genom en bro över Borgarfjordsgatan.

Kollektivtrafik

Planområdet har ett kollektivtrafiknära läge med cirka 400 meters gångavstånd till Kista tunnelbanestation. På samma avstånd ligger Kista bussterminal med flera busslinjer. På Borgarfjordsgatan går busstrafik, närmsta hållplats ligger inom 350-400 meter. Planområdet ligger även nära den planerade Kistagrenen för tvärbanan och drygt 1 km från Helenelunds pendeltågsstation Helenelund.

Tillgänglighet

Inga hinder för tillgänglighet eller angöring finns inom planområdet.

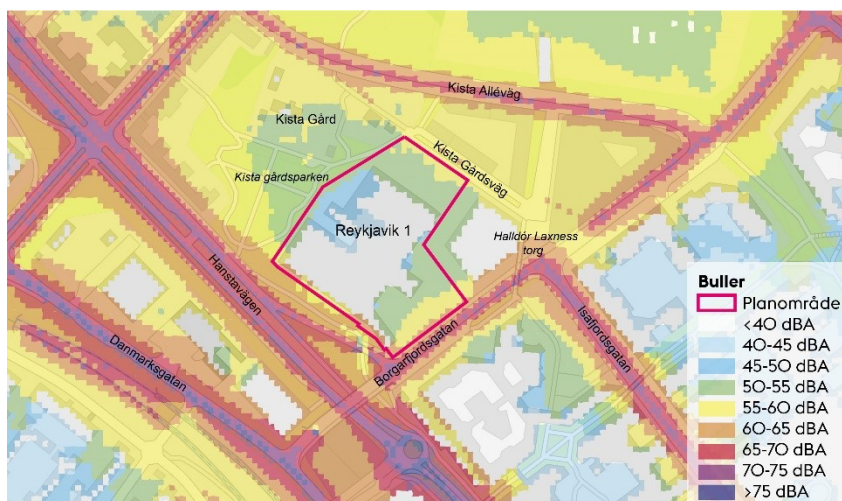
Störningar och risker

Förorenad mark

Inom planområdet finns halter av oorganiska och organiska föroreningar som underskrider det generella riktvärdet för känslig markanvändning (till exempel bostadsändamål). Inga miljö eller hälsorisker bedöms föreligga.

Buller

Planområdet utsätts för trafikbuller från Hanstavägen, Borgarfjordsgatan och Kista gårdsväg. Ljudnivån är mellan 60-65 dBA på de mest utsatta delarna.



Bullernivåerna inom planområdet.

Farligt gods

På Hanstavägen går transporter av farligt gods (brandfarliga vätskor och brandfarlig gas) till två drivmedelsstationer i närområdet. Aktuellt vägavsnitt utgör dock varken en primär eller sekundär transportled för farligt gods.

Planförslag

Planförslaget innebär att en grundskola och bostäder kan uppföras inom befintlig byggnad inom Reykjavik 1 samt att ett nytt flerbostadshus mot Borgarfjordsgatan med lokaler för service och handel i bottenvåningen kan uppföras. Totalt möjliggörs för cirka 165 lägenheter och ett vårdboende med cirka 90 vårdbostäder. För att möjliggöra för en flexibilitet inför framtidens behov och för att stärka utvecklingen av Kista till en blandad stadsdel medger planen även gymnasieskola, kontor, verksamheter samt lokaler för service och handel i bottenvåningen i den befintliga byggnaden och kontor samt lägenhetshotell i den nya byggnaden mot Borgarfjordsgatan. Planen syftar även till att skapa ett levande gaturum längs Borgarfjordsgatan och reglerar därför att lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåning på den nya byggnaden samt en lägsta höjd på bottenvåningen och att den ska uppföras i

glas där lokaler placeras. Planen reglerar även att del av kvartersmark planläggas som gata för att möjliggöra för en angöringszon och trottoar längs med Borgarfjordsgatan norra sida, längs med den nya byggnadens fasad.

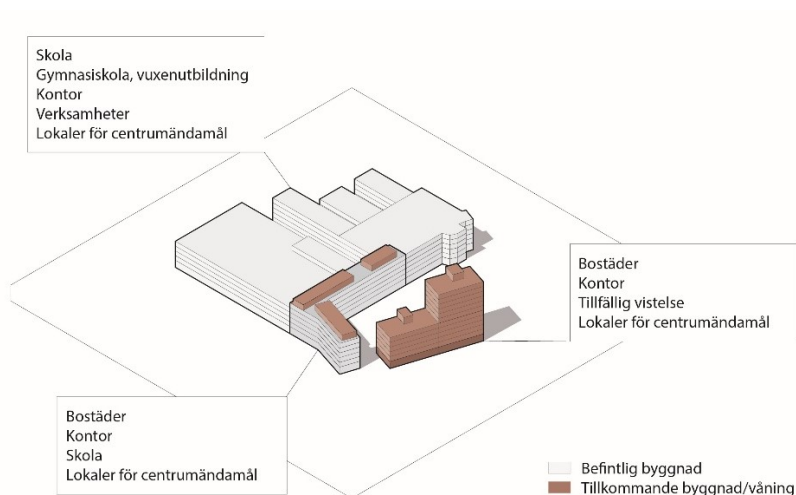
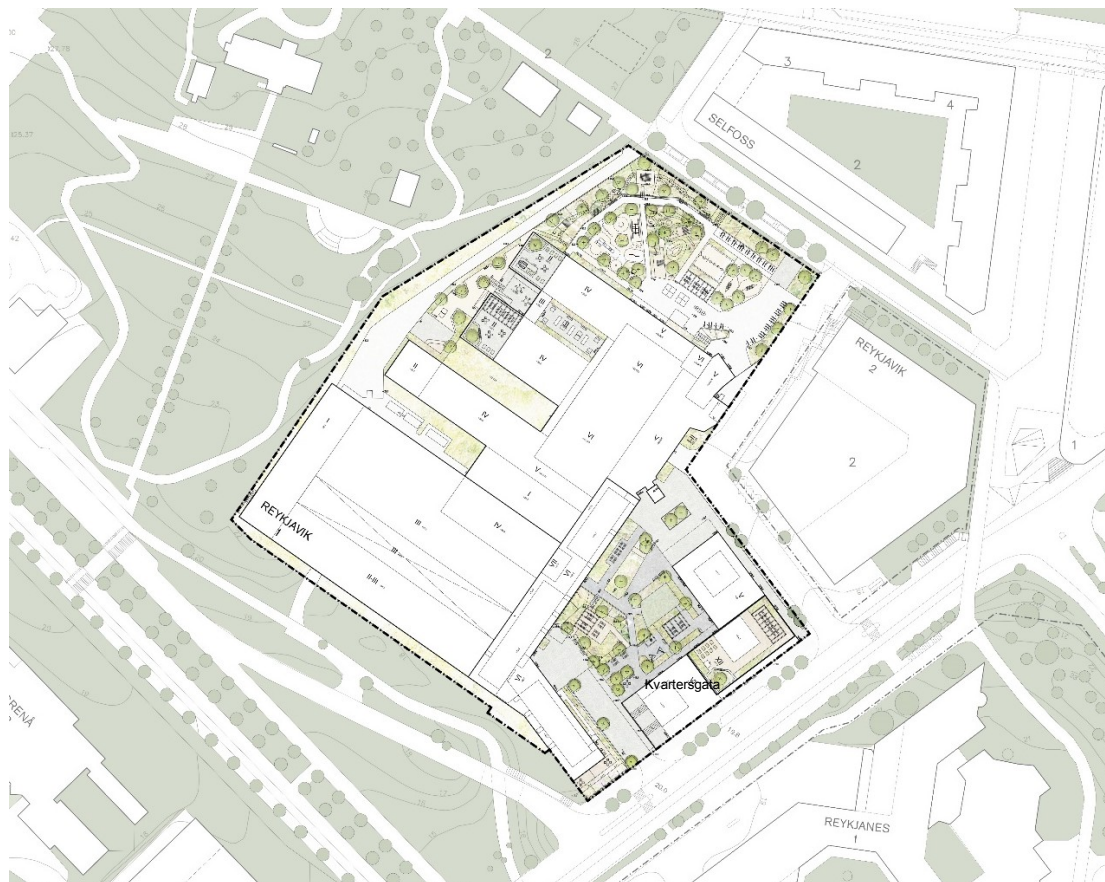


Illustration över de användningar som möjliggörs i den befintliga samt den tillkommande byggnaden. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Ny och befintlig bebyggelse

Övergripande

Förslaget innebär att nya användningar tillåts inom befintlig byggnad. Byggnaden kommer att ha samma utbredning på mark och samma höjd som idag, förutom den L-formade delen av bygganden där en ny takvåning medges. Förslaget medger även en ny byggnad mot Borgarfjordsgatan i fem till sex våningar, med en högre del i 12 våningar som markerar hörnet mellan Borgarfjordsgatan och den befintliga kvartersgatan. Kvartersgatan är en samfällad gata mellan Reykjavik 1 grannfastigheten Reykjavik 2 och fungerar som angöringsgata till dessa båda fastigheter. Mellan den befintliga byggnaden och den nya föreslås en bostadgård och norr om den befintliga byggnaden föreslås en skolgård.



*Illustrationsplan över planområdet som visar befintlig och föreslagen byggnad samt möjlig utformning av skolgård (i norr) och bostadsgård (i söder).
Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.*

Ändrad användning i befintlig byggnad

Inom den befintliga byggnadens norra del planeras en grundskola för ca 600 elever. För att säkerställa en rimlig storlek på skolgård i relation till antal elever reglerar planen att grundskola får finnas till en storlek av 7000 kvm BTA. Ytan norr om huset, som idag är en parkeringsplats, föreslås att byggas om till en skolgård och skolan kommer att ha sin entré mot skolgården, åtskilt från entrén till övriga byggnaden. Grundskolans angöring sker från Kista gårdsväg. Förutom grundskola medges även gymnasieskola och vuxenutbildning. Då skolans lokaler enbart kommer att uppta en del av den befintliga byggnaden tillåts även kontor och icke störande verksamheter, för att möjliggöra att de befintliga kontoren och verksamheterna som finns där idag fortsatt ska kunna bedriva sin verksamhet. Entrén till dessa kommer att ligga mot kvartersgatan och den platsbildning som föreslås där. Planen medger även en mindre del lokaler för centrumändamål i bottenvåningen då det skulle vara ett lämpligt komplement till övrig användning.

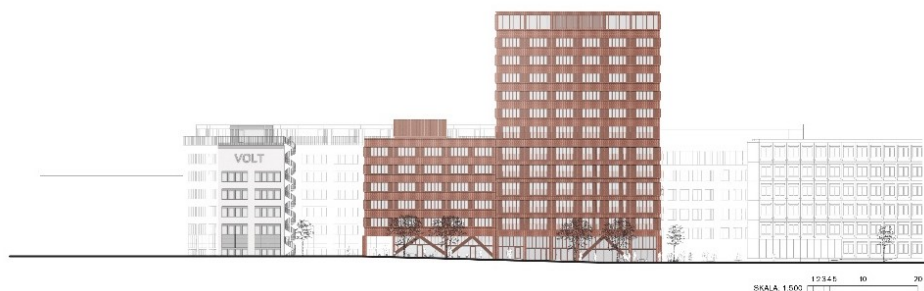
Den L-formade delen av den befintliga byggnaden föreslås att byggas om till bostäder och planen medger en takpåbyggnad i ytterligare en våning för att skapa en variation i fasaden och för att möjliggöra för lägenheter med en extra boendekvalitet. Totalt skulle cirka 130 lägenheter kunna inrymmas. L-delen består idag av kontorslokaler och för att möjliggöra för en flexibilitet inför framtidens behov så behålls kontorsändamålet i plankartan. Lokaler för centrumändamål medges i bottenvåningen då ett behov av mer centrumverksamheter kan uppstå då Borgarfjordsgatan har potential att i framtiden kunna utvecklas till en stadsgata.



Elevation som visar den befintliga byggnaden och L-delen med takpåbyggnaden, sett från väster. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Ny byggnad längs med Borgarfjordsgatan

En ny byggnad i korsningen Borgarfjordsgatan och kvartersgatan föreslås för att skapa stadga i stadsrummet och rama in gatuperspektivet längs Borgarfjordsgatans sträckning. Den nya byggnaden föreslås innehålla cirka 35 lägenheter och ett vårdboende med cirka 90 vårdbostäder. För att möjliggöra för en flexibilitet inför framtidens behov så medges även kontorsändamål i plankartan, vilket innebär att bygganden skulle kunna innehålla kontor i stället för bostäder. I bottenvåningen ställs krav på lokaler för centrumändamål.



Elevation som visar den nya byggandens volym och fasad från Borgarfjordsgatan. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Byggnaden föreslås i en vinkel med en bas av sex våningar mot Borgarfjordsgatan och fem våningar mot kvartersgatan för att möta upp de befintliga byggnadernas höjder. Där gatorna möts föreslås byggnaden gå upp i en högre del i 12 våningar för att markera hörnet.

Gårdar

Skolgården föreslås som större sammanhängande yta norr om huvudentrén, en mindre yta längst husets västra sida, samt tre takterrasser. Den största, norra delen av skolgården är avsedd för de yngre eleverna i låg- och mellanstadiet. På skolgården föreslås platser för olika typer av lek; mindre programmerad naturlek, rollek, gungor och annan typ av motoriktränande rörelselek. Skolgården byggs upp mot Kista gårdsväg och höjdskillnaden kan utnyttjas för att skapa topografi och variation på gården. Den mindre ytan längs långsidan är framför allt avsedd för äldre elever och föreslås innehålla olika typer av sitttytor, basketkorg och pingisbord. Takterrasserna föreslås inrymma uteklassrum, odlingsmöjligheter, olika typer av sittplatser samt pingisbord.



Illustrationsplanen visar en möjlig utformning av skolgården. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Den föreslagna bostadsgården förelås delas i mindre rum med gräsmatta, lek och uteplatser för olika stora sällskap. På bostadsgården planeras för småbarnslek, äldre barn skulle kunna nyttja lekplats i Kistagårdsparken i kvarteret intill. Utöver det skulle skolgården kunna användas för lek på kvällar och helger. Gårdens lägsta del föreslås bli en stor plantering med en brygga

över till en uteplats med pergola, denna är dimensionerad för att kunna infiltrera och ta hand om gårdens dagvatten.



Illustrationsplanen visar en möjlig utformning av bostadsgården. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.



Illustrationen visar en möjlig utformning av bostadsgården. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Gator och trafik

Biltrafik

Huvudangöringen till kvarteret kommer fortsatt att ske från Borgarfjordsgatan via den befintliga kvartersgatan mellan Reykjavik 1 och 2. För att kunna angöra bostäderna i den så kallade L-delen föreslås en ny angöringsväg på kvartersmark mellan L-delen och den nya huset.

Bil- och cykelparkering

Inom fastigheten Reykjavik 1 finns idag totalt cirka 352 parkeringsplatser för bil, fördelade mellan ett garage och två markparkeringar. Cirka 225 platser finns i garaget och cirka 100 av dessa är uthyrda till befintliga kontorshyresgäster.

Markparkeringen utgörs idag av cirka 127 platser, totalt 15 av platserna hyrs ut till hyresgäster och resterande är timparkering. Beläggningen är låg på dessa, uppskattningsvis cirka 11-15 bilar om dagen. I och med planförslaget föreslås markparkeringarna att ersättas med en skolgård respektive en ny byggnad. De 10 uthyrda platserna bedöms kunna rymmas inom befintligt garage och platser för timparkering bedöms inte behöva ersättas då beläggningsgraden är låg.

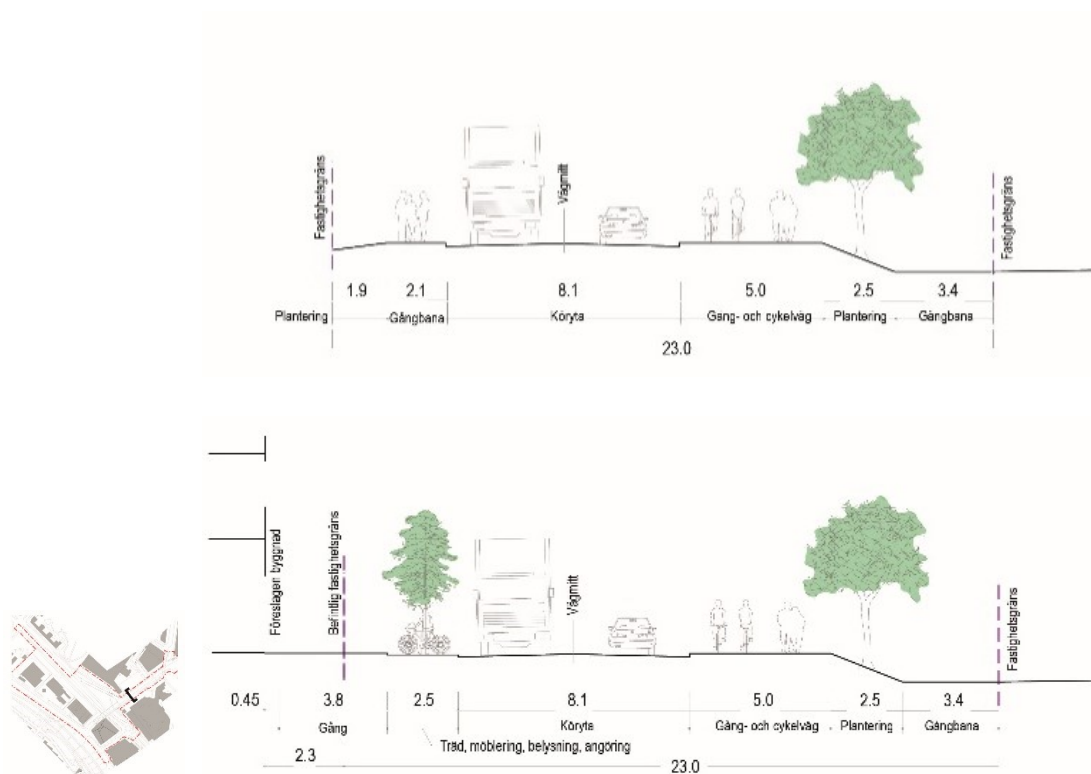
Parkeringsbehovet ser olika ut beroende på vilken användning byggnaderna kommer att inrymma. I det scenariot som genererar störst behov av bilparkeringsplatser (det vill säga bostäder i tillkommande byggnad och i L-delen samt kontor i befintlig byggnad) krävs 217 platser. Totalt finns 225 bilparkeringsplatser i garaget, vilket innebär att behovet ryms inom befintligt garage. Befintliga verksamheter som idag använder garaget har tidsbegränsade hyresavtal. I samband med ombyggnation av fastigheten beräknas avtalen ha löpt ut vilket möjliggör förändrade avtal för bland annat parkering. De verksamheter som önskar hyra fortsättningsvis kan då tillämpas de nya parkeringstalen och är därför direkt medräknade i planförslagets parkeringsbehov. Detta innebär att det inte är relevant att räkna med att de idag 115 uthyrda platserna ska rymmas i garaget utöver det beräknade behovet för planförslaget. Om befintliga hyresgäster önskar förlänga avtal med fortsatt höga parkeringstal likt idag, har fastighetsägaren dessutom avtal med en grannfastighet för att hyra cirka 100 extra bilparkeringsplatser.

I det scenariot som genererar störst behov av cykelparkeringsplatser (bostäder och kontor i tillkommande byggnad, bostäder i L-delen samt grundskola, gymnasium och kontor i befintlig byggnad) krävs mellan 802-1107 platser. I förslaget föreslås två möjliga cykelrum i den nya byggnaden mot Borgarfjordsgatan (entréplan + källarplan), ett cykelrum i L-delen samt ett möjligt cykelrum inom garaget. Totalt möjliggör dessa cykelrum för minst 632 cykelplatser. Fler cyklar kan rymmas om tvåvåningsställ används i cykelrummet i garaget. I förslaget redovisas även cykelparkering på skolgården för upp till 100 cyklar. Cykelrummen och skolgården möjliggör totalt för 732 cykelplatser.

Grundskola och gymnasium utgör en större andel av det totala cykelparkeringsbehovet. I ett scenario med två skolverksamheter finns möjlighet att ordna ett ytterligare cykelrum i garaget för att tillskapa cykelparkering så att behovet enligt stadens norm uppfylls. Detta möjliggörs eftersom bilparkeringsbehovet för skolverksamheterna är mycket lågt och yta därmed kan tas från bilparkering. Det innebär att planförslaget möjliggör för ett totalt antal cykelplatser som är inom stadens riktlinjer.

Gång- och cykeltrafik

Den norra sidan av Borgarfjordsgatan, längs med Reykjavik 1, planeras att kompletteras med en breddad trottoar och en möblerings/angöringszon för att förbättra för gångtrafikanter att röra sig i området. Detaljplanen reglerar därför att cirka 2,7 meter av kvartersmarken övergår till allmän plats, gata.



Den översta bilden visar befintlig gatusektion, den nedersta bilden visar den planerade gatusektionen med breddad trottoar och möblerings/angöringszon. Bilden till vänster visar var sektionen är tagen. Illustration COWI.

Kollektivtrafik

Planförslaget berör inte befintliga hållplatser och innebär ingen förändring för framkomligheten vad gäller utformning av gata.

Tillgänglighet

Tillgänglig angöring går att anordna inom 10 meter från bostadsentréerna. Parkering för rörelsehindrade (rh-platser) för kontor finns inom den befintliga byggnaden.



Illustrationen visar möjlig placering av tillgängliga angörings- och parkeringsplatser samt möjlig uppställning för sopbil. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Teknisk försörjning

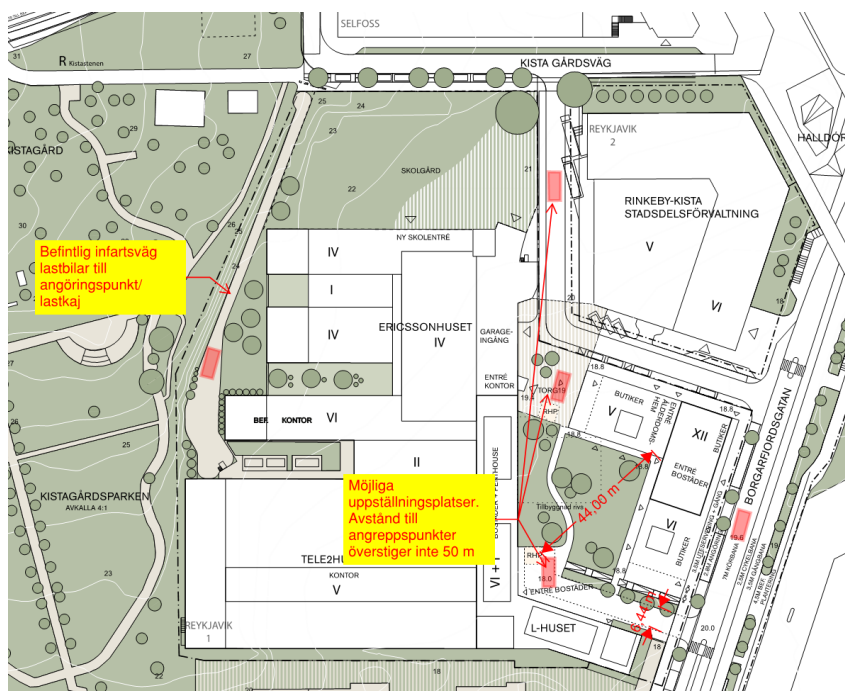
Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele och fjärrvärme
 Befintliga ledningar för vatten och avlopp, el/tele samt fjärrvärme ska kunna användas, men nya anslutningspunkter kan bli aktuella.

Avfallshantering

Avfallshantering planeras att ske genom kärllhämtning. För den befintliga byggnaden kommer befintliga soprum att användas och för den nya byggnaden planeras soprum ut mot kvartersgatan. För plan och soprum och angöringszon, se illustration under rubrik *Tillgänglighet* ovan.

Räddningstjänst

Åtkomlighet till den nya byggnadens entréer/angreppspunkter kan ske både från Borgarfjordsgatan och från gården mellan ny och befintlig bebyggelse. Uppställningsplats för räddningsfordon kommer att kunna ske enligt illustration nedan, vilket säkerställer att avstånd från uppställningsplats till angreppspunkt inte överstiger 50 m. Den nya byggnaden höjdel föreslås i 12 våningar och kommer att utformas med Tr2-trapphus.



Möjliga uppställningsplatser. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Planförslaget reglerar nockhöjderna på befintlig byggnad enligt den nedtrappningsprincip som regleras även i den gällande detaljplanen från 80-talet. Höjderna trappas nedåt västerut för att möta kulturmiljön kring Kista gård på ett respektfullt sätt. För L-delen medges en högre nockhöjd för att möjliggöra för en takvåning. För att låta den befintliga fasaden och byggnaden träda fram reglerar planen att den tillkommande översta våningen ska vara indragen minst två meter från fasadliv, undantag får göras för högst 24 meter av fasadlängd för att möjliggöra för till exempel förråd som avskärmar de olika uteplatserna (f1 i plankartan).

Den nya byggnaden mot Borgarfjordsgatan ska möta upp de befintliga byggnadernas höjder och bidra till att skapa ett

stadsmässigt gaturum i en mänsklig skala och föreslås därför i sex våningar mot Borgarfjordsgatan. I hörnet Borgarfjordsgatan-kvartersgatan förslås byggnaden däremot att gå upp i en högre del i 12 våningar för att markera hörnet och skapa dynamik i stadsrummet. För att fortsatt få den sammanhängande skalan i gaturummet regleras att högdelen ska dras i två meter från gatan så att sexvåningsdelen blir den som tydligt möter gatan. På högdelen tak föreslås en väderskyddad takterrass som utgör ett komplement till bostadsgården. Huvuddelen av väggarna runt takterrassen ska uppföras i glas för att skapa ett lätt och transparent uttryck (f6) och motverka att terrassen läses som ytterligare en våning. Balkonger mot allmän plats får kraga ut högst 1,5 meter från fasad och ha en lägsta fri höjd av 4 meter (f8).



Perspektivbild från Borgarfjordsgatan som visar indraget i fasad, både för L-delens takvåning och för högdelen på den nya byggnaden. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Teknikrummet på den nya byggnadens tak ska placeras indraget från fasadliv mot Borgarfjordsgatan och kvartersgatan för att minimera det visuella intrycket från gatan. Teknikrummet får överskrida den tillåtna nockhöjden med 4 meter (f5).

Bottenvåning och förgårdsmark

Planförslaget ska skapa förutsättningar för ett levande och aktivt gaturum längs Borgarfjordsgatan och för att åstadkomma det reglerar planen att lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåning på den nya byggnaden till en minsta yta om 650 kvm BTA (CI). Bottenvåningen ska ge ett öppet och inbjudande intryck och lägsta höjd på bottenvåningen regleras därför till 4 meter (f2) samt att minst 50% av bottenvåningens fasad där

lokaler för centrumändamål finns ska uppföras i genomsiktliga glaspartier (f4). Huvudentréer till bostäder/kontor och lokaler för centrumändamål ska placeras mot allmän plats och kvartersgata (f3).

Båda gavlarna på den nya byggnaden ges en indragen sockel och utformas som en arkad i bottenvåningen (f7). På den södra sidan integreras ett trapp- och rampsystem för att ta upp höjdskillnaden mellan gata och gård, på den norra sidan ges möjlighet till en väderskyddad plats för verksamheterna i bottenvåningen mot torget.



Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Illustration Kjellander Sjöberg Arkitekter.

Fasadmaterial och färgsättning

Den nya byggnadens fasad föreslås en dämpad rödaktig kulör i kontrastverkan till den i stadsdelen i övrigt dominerande vit- och gråhet. Syftet är att komplettera gaturummet med berikande diversitet och uttrycksmässig variation. Lämplig färgsättning prövas i bygglovsskedet och regleras inte på plankartan.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har bedömts vara eventuell påverkan på kulturmiljön kring Kista gård, riskaspekter med avseende på riskfyllda verksamheter, drivmedelstationer och

lokala transporter av farligt gods, bullernivåer och risk för föroreningar i mark. Dessa frågor har studerats och hanterats inom ramen för planarbetet och redovisas under respektive rubrik nedan. Planförslaget möjliggör för flera olika användningar inom befintlig samt ny bebyggelse, och då bostadsändamål är den mest känsliga användningen så utgår de framtagna utredningarna och nedanstående konsekvensanalyser från den möjliga bostadsanvändningen.

Sammantaget bedöms den planerade verksamheten inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Edsviken för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Edsviken. Generellt bedöms både föroreningshalter och föroreningsmängder minska efter planerad exploatering. Detta beror på att parkeringarna föreslås att ersättas med byggnader och gröna gårdar vilket leder till lägre föroreningshalter i dagvattnet samt att avrinningen från detaljplaneområdet bedöms minska till följd av minskad hårdgjord yta, vilket leder till en lägre föroreningstransport. Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i angränsning till Borgarfjordsgatan. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

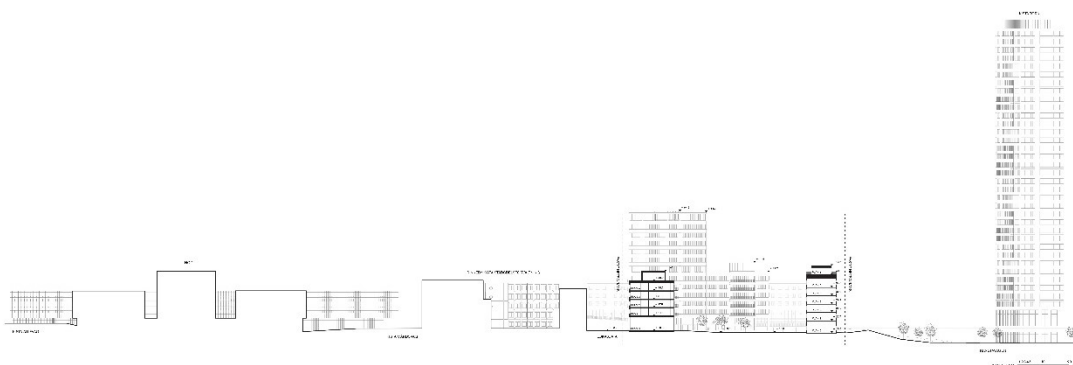
Dagvatten

Planerad exploatering bedöms bidra till ökade infiltrationsmöjligheter, minskade föroreningshalter i dagvattnet samt minskad föroreningstransport från dagvattnet. Med avledning av gårdsytor och nytillkomna tak till växtbäddar på gårdarna minskar föroreningarna ytterligare. Huvudbyggnaden på fastigheten kommer inte att göras om och dagvattenhanteringen för byggnaden planeras därför inte göras om. Fokus i förslaget till dagvattenhantering ligger därmed på att rena och fördröja dagvatten från de ytor som påverkas av planerad exploatering. För att hantera dagvattnet föreslås skolgården utformas förslagsvis med underliggande makadam där dagvattnet tillåts

infiltrera ner genom växtbädd/gräsmatta till underliggande jordlager. Dränerande ledning läggs i botten som kan avleda vatten till ledningsnätet vid behov. Bostadsgården i söder föreslås att utformas med ett djupare växtstråk där även möjlighet till hantering av skyfall finns. Detaljplanen reglerar inte dagvattenhantering utan säkerställer endast att erforderliga lösningar är möjliga.

Stadsbild

Den föreslagna byggnaden mot Borgarfjordsgatan ansluter till den befintliga bebyggelseskalan i gaturummet genom sin lågdel i sex våningar som möter gatan. Högdelen tolv våningar kommer att ha en högra skala än övriga byggnader längs med gatan men bedöms bidra med en dynamik till gaturummet och stadsbilden och på långt håll skapa en nedtrappning från Kista torns höga siluett. För att fortsatt få den sammanhängande höjden i gaturummets skala regleras att högdelen ska dras in två meter från gatan så att sexvåningsdelen blir den som tydligt möter gatan. Sammantaget bedöms förslaget bidra med ett positivt element i stadsbilden och ytterligare ett inslag i traditionen av höga hus i Kista.



Sektionen visar planförslagets relation till stadsbilden och den befintliga bebyggelsen. Illustration Kjellander Sjöberg arkitekter.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Den föreslagna byggnadens högdelen kommer att bli synlig från Kista gård och parkmiljön kring den. I närområdet finns redan flera höga byggnader uppförda, vilket medför att upplevelsen av stadsbilden från Kista gård inte kommer att förändras väsentligt. Sett i sitt sammanhang bedömer kontoret att förslaget inte medför negativa konsekvenser för kulturmiljön.



Illustrerad perspektivbild från Kista gård. Högdelen på det föreslagna huset längs Borgarfjordsgatan skymtar bakom den befintliga byggnaden. Illustration Kjellander Sjöberg arkitekter.

Störningar och risker

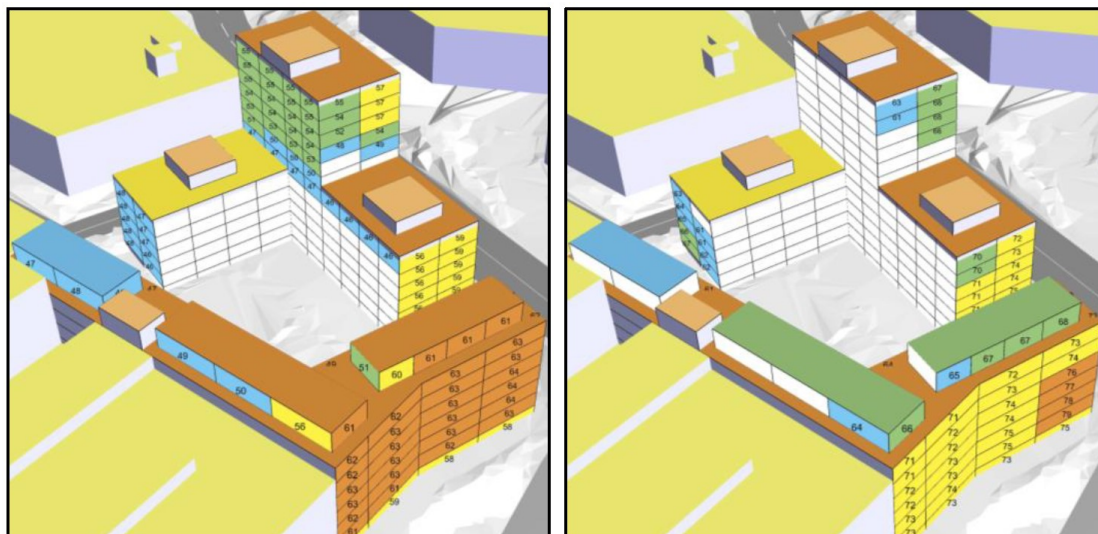
Buller

Vägrafikbuller

Planområdet utsätts för vägrafikbuller från Hanstavägen och Borgarfjordsgatan. Ekvivalenta ljudnivåer omkring 63-64 dBA och maximala ljudnivåer upp till 78-79 dBA förekommer vid fasader närmast dessa vägar.



Vänster: beräknad dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad. Höger: beräknad maximal ljudnivå nattetid vid fasad.



Vänster: beräknad dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad. Höger: beräknad maximal ljudnivå nattetid vid fasad.

I dessa lägen kan smålägenheter (högst 35 kvm) enligt 3§ i SFS 2015:216 planeras, alternativt större genomgående lägenheter där minst hälften av bostadsrummen förläggs mot en bullerskyddad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå natt enligt 4§. Mot innergård är ljudnivån lägre och där uppfylls riktvärdet högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad enligt 3§ i SFS 2015:216. En majoritet av fasader mot innergård klarar också riktvärden för bullerskyddad sida.



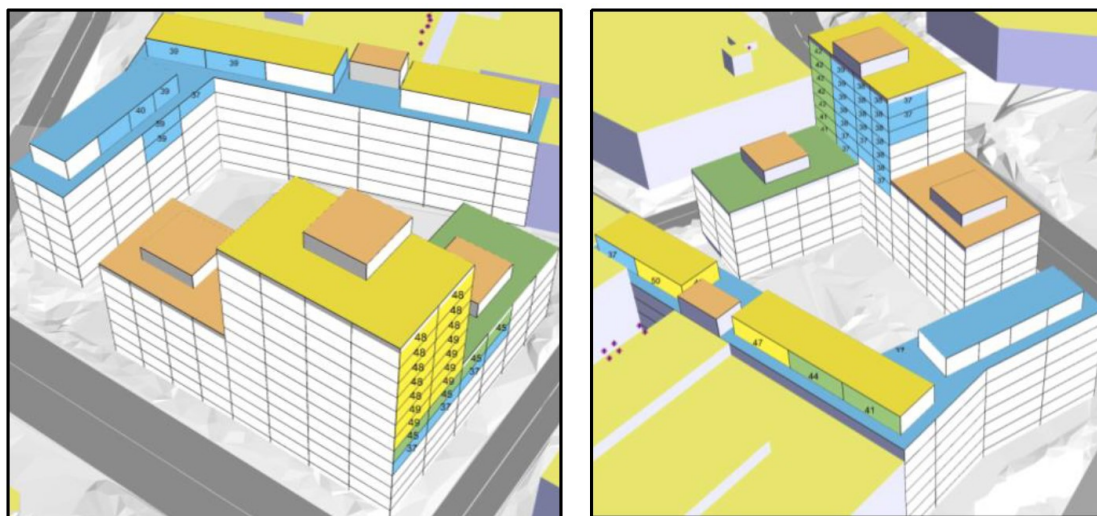
Illustrationen visar ett typplan och föreslagna lägenhetslösningar för att klara riktvärdena för trafikbuller.

Den delvis inneslutande form som kvarteret utgör skapar en yta mellan huskropparna där ljud från trafik kraftigt begränsas. En gemensam uteplats med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt

70 dBA maximal ljudnivå kan anläggas på denna yta i enlighet med 3§ i SFS 2015:216.

Industri- och verksamhetsbuller

Ett antal installationer på den befintliga byggnadens tak och på tak till Reykjavik 2 har identifierats påverka ljudmiljön för den föreslagna bebyggelsen.



Vänster: beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad för ett maximalt driftfall dagtid. Höger: beräknad ekvivalent ljudnivå vid fasad för ett maximalt driftfall dagtid.

En majoritet av föreslagen bebyggelse föreslås utgöras av enkelsidiga lägenheter, och för dessa är det aktuellt att tillämpa riktvärden för verksamhetsbuller motsvarande ”Zon A”.

För en del av lägenheterna i höga delen av den nya bebyggelsen överskrider riktvärdena lokalt på grund av ett fläktaggregat på taket till fastigheten Reykjavik 2. Dämpbehovet för en åtgärd är minst 5 dBA och åtgärden ska planeras samråd med fastighetsägaren. För lägenheterna i den föreslagna takvåningen sker en påverkan främst från den egna fastighetens takinstallationer. Genom att dessa utformas som genomgående lägenheter kan riktvärden enligt ”Zon B” tillämpas. En skärmåtgärd utmed fasad mot installationerna skulle med fördel kunna uppföras för att öka marginalen till riktvärdena.

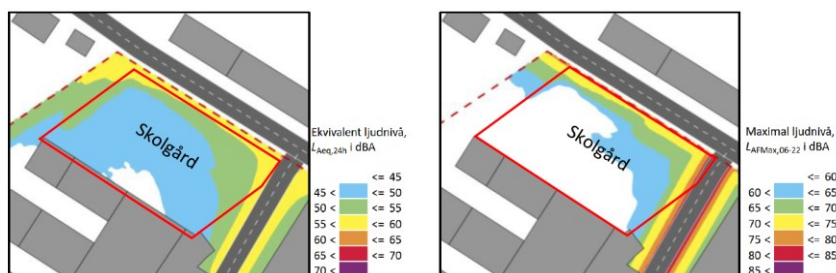


- Uppfyller 3§ (SFS2015:216) genom att 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids.
- Uppfyller 4§ (SFS2015:216) genom att lägenheterna görs genomgående med tillgång till skyddad sida för minst hälften av bostadsrummen.
- Uppfyller 3§ (SFS2015:216) genom att 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids. "Zon B" för verksamhetsbuller tillämpas vilket medför genomgående lägenheter. Skyddad sida för verksamhetsbuller sammanfaller med skyddad sida för trafikbuller.
- Uppfyller 4§ (SFS2015:216) genom att lägenheten görs genomgående med tillgång till skyddad sida för minst hälften av bostadsrummen. "Zon B" för verksamhetsbuller tillämpas och skyddad sida för verksamhetsbuller sammanfaller med skyddad sida för trafikbuller.

Illustrationen visar takvåningen och lägenhetslösningarna för att klara riktvärdena för trafikbuller och verksamhetsbuller.

Skolgård

Skolans gårdsyta ligger väl skyddad från trafikerade vägar. En majoritet av skolans möjliga gårdsyta har en ekvivalent ljudnivå på högst 50 dBA och maximal ljudnivå högst 70 dBA. Denna yta lämpar sig väl för lek, vila och pedagogiskt arbete. Resterande delar med ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA kan utgöra övrig yta av skolgården. Bedömningen av buller för skolgård har utgått från Naturvårdsverkets "Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik" (NV-01534-17).



Vänster: beräknad ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark för vägtrafik. Höger: beräknad maximal ljudnivå 1,5 m över mark för vägtrafik dag.

Stadsbyggnadskontorets sammantagna bedömning är att riktvärdena för trafik-, samt verksamhetsbuller kommer att kunna uppnås på platsen med hjälp av bebyggelseutformning och anpassade planlösningar. Kontoret bedömer även att både gård och skolgård har goda möjligheter att erbjuda en bra ljudmiljö.

Översvämningsrisker

Det finns två lågpunkter inom fastigheten idag, en väster och en sydost om befintlig byggnad. Den föreslagna dagvattenhanteringen föreslår en regnträdgård på gårdsplanen i söder, vilken skulle kunna utformas för att tillfälligt kunna hålla vatten vid skyfall. Detta skulle innebära att det finns möjlighet att lokalt hantera en större skyfallsvolym än vad som ansamlas i den södra lågpunkten idag. Även den ytliga avrinningen från skolgården skulle med fördel ledas mot gårdsytan och regnträdgården, vilket i sin tur skulle bidra till minskad belastning på lågpunkten i sydost. Den norra lågpunkten är svår att åtgärda med avseende på att den ligger inom befintlig bebyggelsestruktur som inte planeras att förändras. Mängden vatten som når ytan skulle kunna begränsas genom att ytligt tillkommande vatten från parkområdet i norr avskärmats och istället avleds västerut till regnträdgården på gården i söder. För att minimera eventuell skada på befintlig byggnad kan konstruktionen också förstärkas med vattentät beläggning för att klara av tillfälligt stående vatten. Detaljplanen reglerar inte några åtgärder för detta då det är en befintlig situation.

Risk

Tre övergripande riskkällor har identifierats för Reykjavik 1: närhet till drivmedelstationer, riskfyllda verksamheter samt lokala transporter av farligt gods. De två drivmedelsstationerna ligger på Danmarksgatan 52 och 54. Avståndet till drivmedelsstationernas pumpar överstiger 100 meter och bedöms därmed inte utgöra någon riskkälla för planområdet. Transporter till och från dessa sker via Hanstavägen från norr och passerar därmed inte förbi Reykjavik. Tre riskfyllda verksamheter finns i närområdet, Climeon AB, RISE/Swerim AB och KHT Electrum. Avståndet till respektive verksamhet överstiger 200 meter, vilket överstiger det riskavstånd som tidigare riskutredningar i pågående projekt identifierat har krävts. Verksamheterna bedöms därmed inte utgöra någon riskkälla för planområdet. Transporter av farligt gods till KTH Electrum sker med två transportföretag varav den ena anger att de i normalfallet kör in på Isafjordsgatan via E18/Kymlingelänken söderifrån och således inte passerar Borgarfjordsgatan och Reykjavik 1. Det andra transportföretaget anger dock att transporter ska ske på varierande och alternativa vägar, varför det inte kan uteslutas att transporter kan komma att ske via Borgarfjordsgatan och därmed passera Reykjavik 1. Transportvägarna till RISE/Swerim AB bedöms vara desamma som för KTH Electrum och en översyn över området visar på att

de ordinarie transportvägarna till Climeon AB inte bör passera Borgarfjordsgatan och Reykjavik 1. Tidigare gjorda riskanalyser anger ett antagande om att det kan ske en transport om dagen på Isafjordsgatan till KTH Electrum och RISE/Swerim AB. Uppskattningsvis finns fyra alternativa vägar som det ena transportföretaget kan variera mellan för att komma till Isafjordsgatan varav endast den ena passerar Reykjavik 1. Ett antagande görs därför att transporter via Borgarfjordsgatan förbi Reykjavik 1 kan uppgå till cirka en transport i veckan. Lokala transporter av farligt gods bedöms därför utgöra en låg risk för Reykjavik 1.

Stadsbyggnadskontorets sammantagna bedömning är att risknivåerna för detaljplanen är acceptabla och att föreslagen markanvändning är lämplig. Då transporter av farligt gods kan ske förbi planområdet, om än i liten utsträckning, reglerar plankartan att utrymningsväg ska finnas mot gård och att friskluftsintag placeras i fasad som vetter bort från Borgarfjordsgatan alternativt på tak (*m1*).

Markföreningar

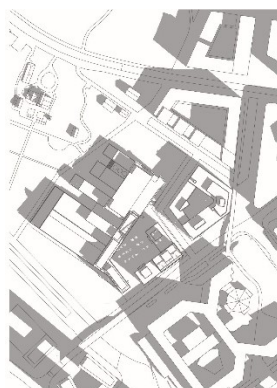
En miljöteknisk markundersökning har genomförts vilken visar på halter av oorganiska och organiska föreningar i jord som underskrider det generella riktvärdet för känslig markanvändning (bostäder). Stadsbyggnadskontoret bedömer att inga miljö- eller hälsorisker föreligger med avseende på framtida användning av fastigheten för bostadsändamål.

I samband med markundersökningen mättes markradon och på den södra parkeringsplatsen uppmättes en markradonhalt på 18 kBq/m³ dvs. normalradonmark. Detta medför att bostadsbyggnationen på den södra parkeringsplatsen ska utföras radonskyddat för att uppnå en radonhalt i inomhusluft under 200 Bq/m³.

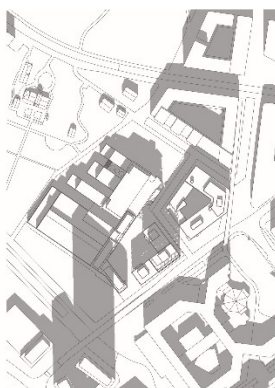
Ljusförhållanden och lokalklimat

Både bostadsgård och skolgård kommer att ha tillgång till solbelysta platser under stora tider på dagen, framförallt under sen vår och sommar. Gårdarna kommer även att ha tillgång till skuggigare platser, vilket kan vara positivt om solen skulle vara för stark, framförallt för barn som vistas ute på raster och under längre tid. Den tillkommande bebyggelsen kommer framför allt att påverka skuggbilden inom det egna kvarteret och i viss mån

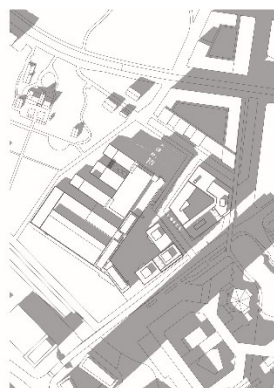
även solljus och ljusinsläppet för grannfastigheten, Reykjavik 2.
Allmän plats kommer inte att påverkas av förslaget.



09:00



12:00

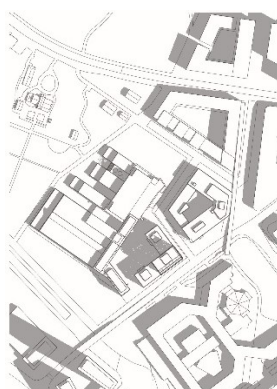


15:00

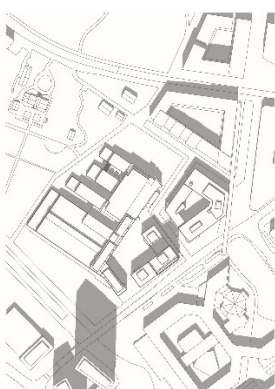


18:00

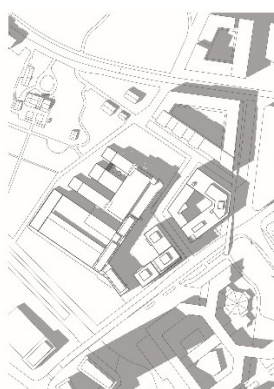
20 mars



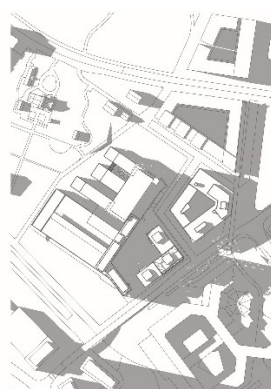
09:00



12:00



15:00



18:00

20 juni

Sociala konsekvenser

Trygghetsmätningen från 2020 visar på skillnader i otrygghet i Kista jämfört med snittet i Stockholms stad. Det är en större andel som anger att de känner oro för att bli utsatt för brott i sitt bostadsområde, oro för att gå ut sent på kvällen i bostadsområdet, oro för att vistas på vissa platser i sitt bostadshus eller dess närhet därför att en skulle kunna utsättas för ett brott samt oro för att kvälls- eller nattetid gå hem ifrån tunnelbanestationen. Även upplevda problem med mörka områden och dålig belysning i sitt bostadsområde ligger högre än snittet för staden i stort. Kvinnor upplever generellt en större otrygghet än män. Detaljplanen svarar på detta genom att bidra till en funktionsblandad miljö som är befolkat under både dag- och kvällstid. Planen reglerar en hög entrétäthet samt uppglasning mot Borgarfjordsgatan för att skapa större visuell genomsläpplighet och rörelse, vilket kan öka

upplevelsen av trygghet på gatan. Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för jämställdheten i området.

Barnkonsekvenser

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för barn då det möjliggör en grundskola i ett kollektivtrafiknära läge med närhet till en större park. Den befintliga strukturen med trafikseparerade och delvis planskilda korsningar innebär att förutsättningarna för barn att ta sig själva till och från skolan är god. Planförslaget bidrar även till att skapa tydligare gatumiljöer där byggnader möter upp gångbanorna och trottoaren breddas på norra sidan Borgarfjordsgatan vilket skapar möjligheter för barn att kunna röra sig trafiksäkert och tryggare även längs med gatorna. Planförslaget tar inte några lek- eller parktytor i anspråk utan utgörs av platser som redan är bebyggda.

Tidplan

Samråd för detaljplanen pågår 25 maj – 6 juli 2021. Granskning för detaljplanen beräknas till april 2022 och ett antagande beräknas till september 2022.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

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

Lantmäterimyndigheten svarar för myndighetsutövning vid fastighetsbildning. Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av erforderliga avtal som krävs för planens genomförande samt för ombyggnation av allmän plats.

Byggaktören ansvarar för genomförandet av ny- och ombyggnation, anläggningar som behövs inom kvartersmark samt för drift och skötsel av kvartersmark. Respektive

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

Tomträttsinnehavaren ansvarar för omhändertagande av dagvatten inom sin fastighet. Trafikkontoret svarar för drift och underhåll av gatumark.

Huvudmannaskap

Staden har huvudmannaskap för allmän plats inom planområdet (gata).

Avtal

Innan detaljplan antas ska en överenskommelse om exploatering upprättas mellan Stockholms stad och byggaktörerna. I överenskommelse om exploatering åtar sig byggaktörerna att medverka till att följa gestaltungsprinciper i denna planbeskrivning i efterföljande process. Överenskommelsen reglerar även kostnader, ansvar, tidplan med mera. Exploateringskontoret ansvarar för att de avtal som krävs upprättas mellan staden och berörda parter.

Genomförandeavtal som reglerar kostnader för flytt av ledningar kommer att tecknas mellan staden och ledningsägare.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 8363 och Pl 7672 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på initiativ och bekostnad av fastighetsägaren. Lämplighet avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning. För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov.

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Planområdet omfattar fastigheten Reykjavik 1 som ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Nordika Fastigheter AB. Planområdet innefattar även en smal remsa av fastigheten Akalla 4:1 som ägs av Stockholms stad.

Reykjavik 1 har andel i marksamfälligheten Reykjavik s:3.

Användning av mark

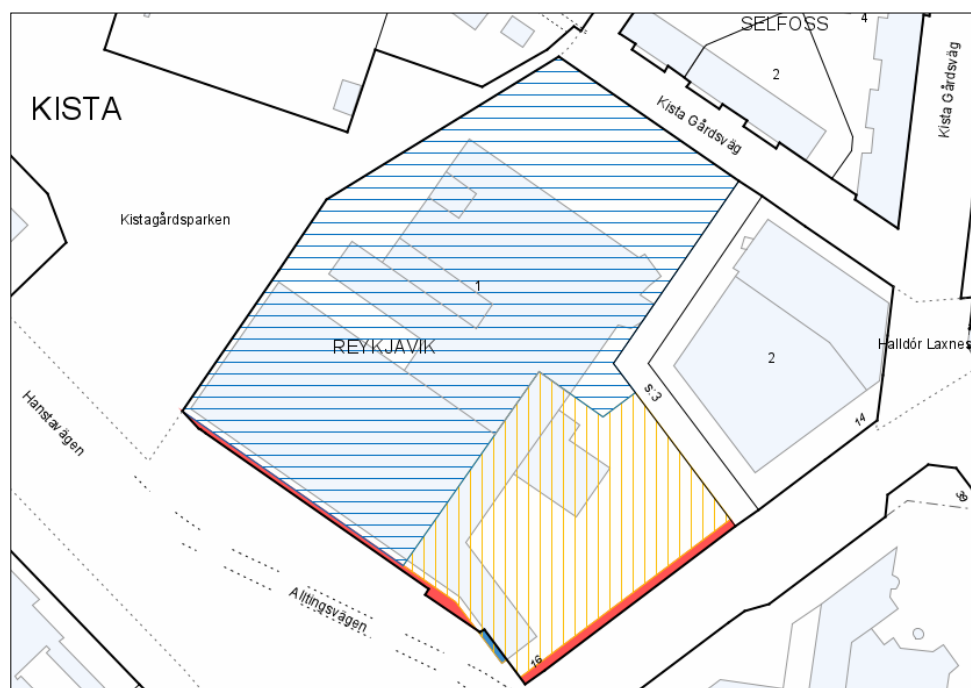
Detaljplanen redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats. För kvartersmark medges bostäder, centrum, kontor,

tillfällig vistelse, grundskola, gymnasieskola och vuxenutbildning samt verksamheter. För allmän plats medges gata.

Fastighetsbildning

För planens genomförande krävs fastighetsbildning.

Lämplighet avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning. Område utlagt som kvartersmark (bostäder, centrumändamål, kontor, skola, verksamheter, tillfällig vistelse) kan utgöra flera nya fastigheter som bildas genom fastighetsreglering och avstyckning. Planen medger tredimensionell fastighetsbildning. Delar av Reykjavik 1 blir allmän plats, gatumark och förs genom fastighetsreglering till Akalla 4:1. Del av Akalla 4:1 blir kvartersmark för bostadsändamål med mera och förs genom fastighetsreglering till Reykjavik 1.



Bilden illustrerar aktuell fastighetsbildning.

- Röda områden övergår från kvartersmark till gatumark och förs från Reykjavik 1 till Akalla 4:1.
- Blått område övergår från allmän platsmark, trafikområde till kvartersmark för bostadsändamål mm och förs från Akalla 4:1 till Reykjavik 1.
- Blåstrerat område utgör kvartersmark för centrum, kontor, skola och verksamheter.
- Gulstrerat område utgör kvartersmark för bostäder, centrum, kontor, skola och tillfällig vistelse.

- Områdena kan bilda var sin fastighet eller delas in i flera fastigheter.

Gemensamhetsanläggningar

Om planområdet delas in i flera fastigheter kommer gemensamhetsanläggningar att behöva inrättas för fastigheternas gemensamma behov, som angöring, parkering, gemensamma bärande konstruktioner etc.

Reykjavik 1 har andel i marksamfälligheten Reykjavik s:3. Andelen fördelas mellan nybildade fastigheter. Alternativt kan marksamfälligheten komma att omprövas i samband med lantmåteriförrättning.

Ekonomiska frågor

Vatten och avlopp

Stockholm vatten och avfall AB ansvarar för eventuell omläggning av VA-systemet efter överenskommelse med byggaktören. Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separata avtal mellan ledningsägare och byggaktören.

Gatukostnader

Exploateringen medför kostnader för staden för om- och tillbyggnad av gator och torg. Byggaktörer står för anslutning till den allmänna gatan. I övrigt väntas inga utgifter för kommunala anläggningar uppstå eftersom infrastrukturen redan finns i området.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Eftersom Stockholms stad äger alla berörda fastigheter inom detaljplanen, även byggaktörens tomträttsfastighet, kommer alla marköverföringar för bildande av fastigheter enligt den nya detaljplanen att ske utan ersättning.

Då fastigheter redan är upplåten med tomträtt kommer ny tillåten användning medföra att tilläggsavtal till tomträttsavtal ingås. Avgäld baseras på tillåten användning enligt detaljplan och tomträttsavtal.

Fastighetsbildning

Staden ska vidta de åtgärder som ankommer på staden i egenskap av fastighetsägare för bildandet av fastigheter med i huvudsak det läge och gränser som framkommer av detaljplanen.

El och tele m.m.

Anslutning av föreslagen bebyggelse till el och tele bekostas av byggaktören.

Tekniska frågor**Vatten och avlopp, el/tele och fjärrvärme**

Ledningar för vatten och avlopp, el/tele samt fjärrvärme finns framdragna i anslutning till planområdet.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är fem år från det att planen fått laga kraft.

Louise Heimler
Planchef

Sofia Eriksson
Stadsplanerare