

Planbeskrivning

Detaljplan för del av Oslo 1 m fl i stadsdelen Husby, Dp 2016-15727



Ungefärligt planområde markerat med rött.

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 lokal-gator i södra Husby. Parkeringsdäckens 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. Till Järvafältets kulturresevat är det samma avstånd.

I samband med att nya bostadshus kan tillkomma planeras en förnyelse av bl.a. de tre angränsande lokalgatorna, Trondheimgatan, Oslogatan och Bergengatan. Dessa är idag utformade enligt ideal om trafikseparering som rådde i mitten av 1970-talet då stadsdelen tillkom. Det innebär fordonsgator utan gångbanor eller bostadsentréer. De befintliga gångvägarna genom bostadskvarteren har brister ur trygghetssynpunkt. Alternativa gångvägar skapas genom att lokalgatorna kan förses med trottoarer. Att de nya bostadshusens entréer riktas mot gatan är en förutsättning för husens tillgänglighet. Förändringarna bedöms bidra till ökad trygghet och ett mer levande gaturum. 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 kommunfullmäktige beslutade vision om stadsdelarna i Järva ingår att ”bryta trafiksepareringen - där det gör nytta”. I översiktsplanen framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur”. Planförslaget bidrar till att uppnå stadens bostadsmål.

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

Godkännande: november 2019

Antagande: Kvartal 1, 2020

Innehåll

Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	6
Natur.....	10
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	11
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	18
Teknisk försörjning	20
Gestaltungsprinciper.....	21
Behovsbedömning	23
Naturmiljö	23
Miljökvalitetsnormer för vatten	24
Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö	24
Störningar och risker	25
Barnkonsekvenser	25
Tidplan	26
Organisatoriska frågor	26
Fastighetsrättsliga frågor	27
Ekonomiska frågor	28
Tekniska frågor	29
Genomförandetid	29

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

- *Inventering räddningsväg och framkomlighet kv Trondheim, kv Oslo, kv Molde* (Briab Brand & Riskingenjörerna AB 2017-06-14)
- *Husby Norra Järva, Kulturmiljöutredning* (Bjering 2018-02-01)
- *PM Trafik, Parkeringsutredning* (Structor 2018-04-04)
- *Antikvarisk konsekvensbedömning* (Bjering 2018-07-10)
- *Bullerutredning Husbygaragen, Utredning av trafikbuller* (Akustikkonsulten 2018-12-11)
- *Trädinventering och Okulär Trädbesiktning Husbygaragen, Husby* (Jacksons trädvård, 2019-02-15)
- *Miljöteknisk markundersökning av 6 fastigheter, Husby, Stockholms kommun* (ÅF 2019-02-27)
- *Husbygaragen* (Link Arkitektur 2019-02-15)
- *Dagvattenutredning, Oslo 6 m fl* (Geosigma 2019-04-02)

Övrigt underlag

- *Skilnadernas Stockholm - Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm, 2015*
- *Vision Järva - 2030, 2009*
- *Översiktsplan 2018*

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Peter Lundevall med stöd av plankonsult Erik Isacson, Tengbomgruppen AB och kartingenjör Katarina Eriksson.

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. Planens

syfte är även att skapa nya entréer vid gatan, att de nya bostäderna ansluter till den rådande femvåningsskalan, att fasaderna putsas utan synliga elementskarvar och att fasaderna får en enhetlig färgsättning som ansluter till omgivningen.

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 på 1970-talet då stadsdelen tillkom. Det gör att gatorna är helt anpassade för fordonstrafik och saknar bostadsentréer och gångbanor. Samtidigt rör sig människor stundom gående på gatorna eller i gräset längs med dem. De befintliga gångvägarna genom bostadskvarteren har brister ur trygghetssynpunkt. Alternativa gångvägar skapas genom förnyelsen av garagen och gatorna. Det bedöms tillsammans med de nya husen med gatuentréer 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. Avsikten är att även dessa korta gator ska förse 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. Nya gångbanor avses anläggas men inga gångbroar tas bort varför den grundläggande trafik-säkerhetsprincipen kvarstår. Planförslaget bidrar till att förnya Husby och att uppnå stadens bostadsmål.

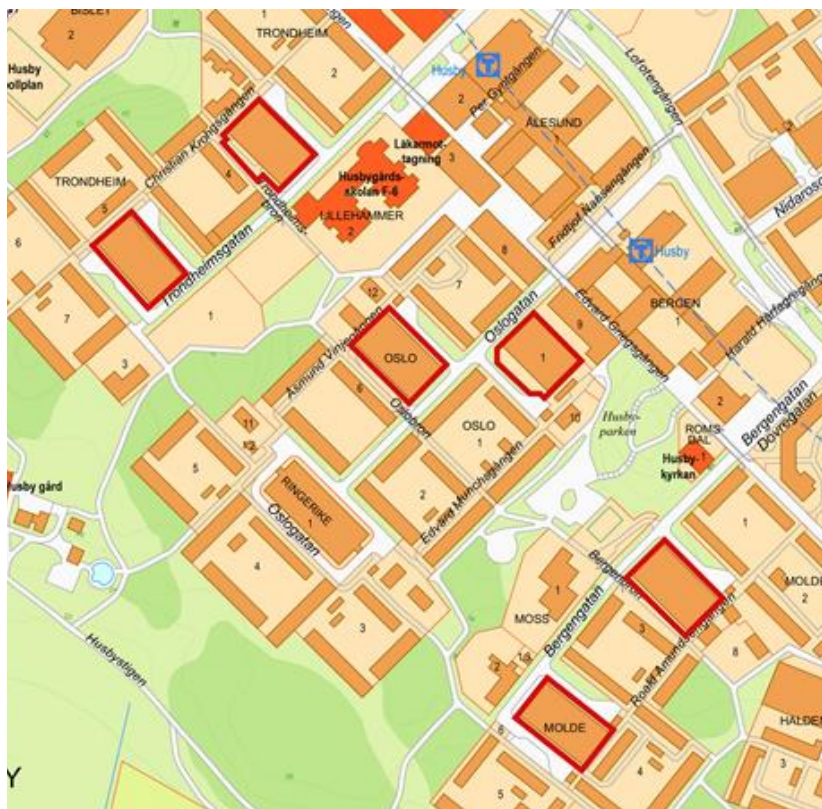
Plandata

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.

Planområdet omfattar del av fastigheterna

- Lillehammer 2 och Moss 1, som ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Skolfastigheter i Stockholm AB
- Molde 3 och 4, samt Oslo 1, som ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Svenska Bostäder AB
- Molde 6, som ägs av Stockholms kommun
- Oslo 6 och 7 samt Trondheim 4 och 5, som ägs av Svenska Bostäder AB.



De sex garagen inringade med röd markering.

Användning av mark

Planförslaget redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, bostadskomplement respektive parkering inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen 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 kollektivtrafikhärlägen. Husby gård som är

belägen i förlängningen av Trondheimsgatan (två garage gränsar till Trondheimsgatan) 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 i Stockholm till 2030.

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.

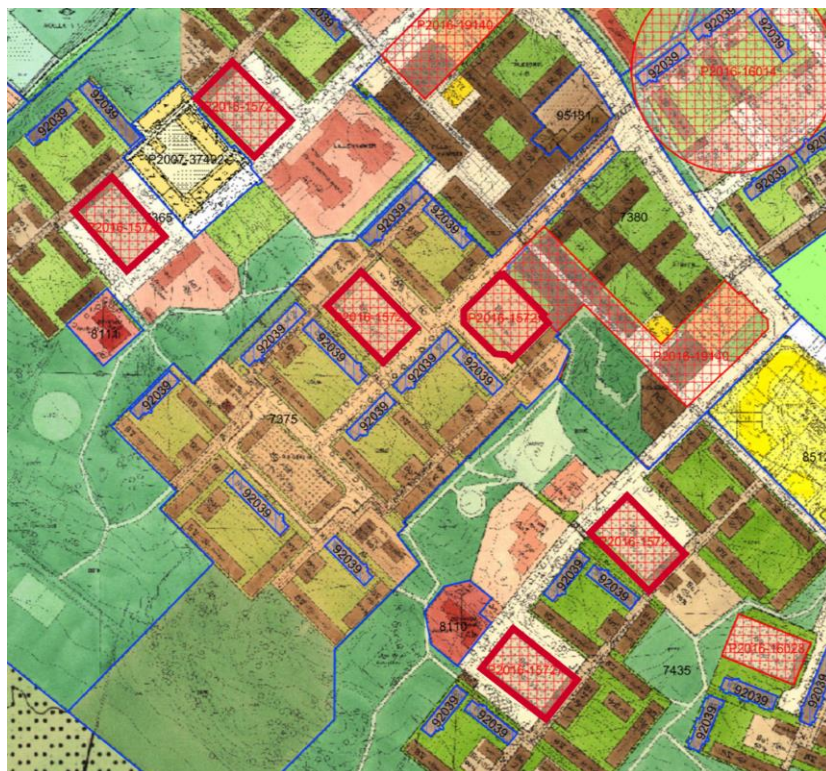
Vision Järva 2030

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

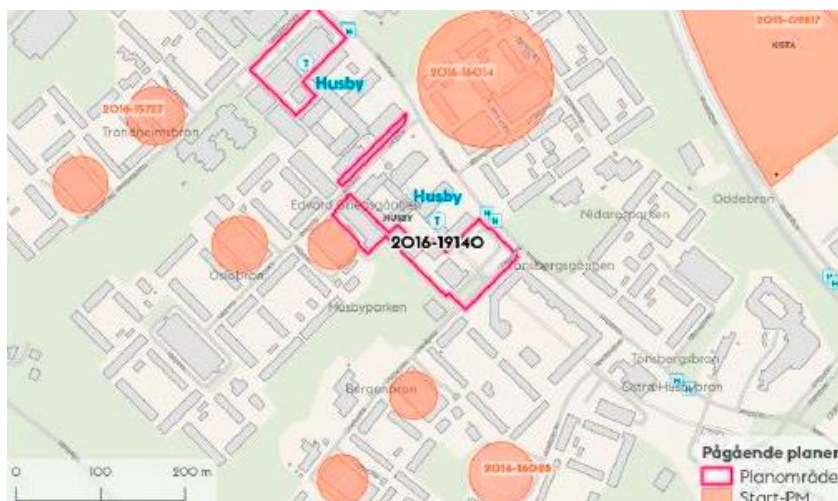
Flera av förbättringsförslagen som kom in under Husbydialogen berörde centrumet där många boende påpekade behovet av upprustning. Bland övriga synpunkter återfinns förslag om att skapa fler spontana mötesplatser. För många var närheten till naturen och Järvafältet en stor kvalitet. AB Svenska Bostäder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

Gällande detaljplaner

Aktuella sex parkeringsdäck är belägna inom delområden med stadsplanerna Pl 7365, Pl 7335, och Pl 7375. De delar av planerna som berör garagen 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 parkeringsplan och utförda i souterräng.



Gällande detalplaner. Planområdets sex områden är inringade i rött.



Kartan visar de pågående detalplanerna i Husby med de sex planområdena markerade med mindre orangea ringar

Pågående planering i området

Strax öster om Bergengatan vid Nordkapsgratan har ett planarbete inletts för kv. Halden 3 m.fl. (dnr 2016-16028) som syftar till att möjliggöra ca 90 bostäder som ska ersätta befintligt parkeringsdäck i två våningar.

Norr om Noregatan vid Nidarosgratan vid Telemark 1 (dnr 2016-16014) planeras för omkring 150 lägenheter som ersätter parkeringsdäck i syfte att skapa fler bostäder och en tryggare

stadsmiljö. Intill bensinstationen vid Turebergstrondellen planeras en idrottshall och F-9 skola på platsen för Dalhagens bollplan inom del av Akalla 4:1 (dnr 2016-14995). Skolan och idrottsplanen avses stärka de lokala sambanden mellan stadsdelarna Husby, Kista och Akalla. I Kista norr om Hanstavägen inom kv. Odde 1 m.fl. planeras ca 2000 lägenheter (dnr 2015-09817).

Längs Edvard Griegsgången pågår ett planarbete för kv. Ålesund 1 m.fl. (dnr 2016-19140) som syftar till att utveckla flera fastigheter med ca 250 bostäder och kompletterande handelsytor vid Husby centrum två tunnelbaneuppgångar samt utveckla de offentliga rummen.

Kommunala beslut i övrigt

Hanstavägen på gränsen mellan Husby och Kista, planeras att omgestaltas till en stadsboulevard med tänkt bebyggelse på båda sidorna av vägen. På motsatta sida pågår planarbete för kv. Odde mm med uppemot 2000 lägenheter. Närmaste tunnelbanestation finns i Husby. De tre lokalgatorna - Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergsgatan - planeras att bl.a. förse med gångbanor i samband med att parkeringsdäcken mm förnyas.

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 tillåtna 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 några meter kvartersmark med gräs och trädplantering. Biotopsskyddsbestämmelserna gäller inte i omedelbar anslutning till bebyggelse med hänvisning till Naturvårdsverkets handbok 2012:1 utgåva 1. De korta stickgatorna som viker av från lokalgatorna kantas av grön förgårdsmark. Hårdgjorda ytor utgörs i huvudsak av lokalgator och parkeringsdäck, dvs större delen av planområdet.

Naturvärden

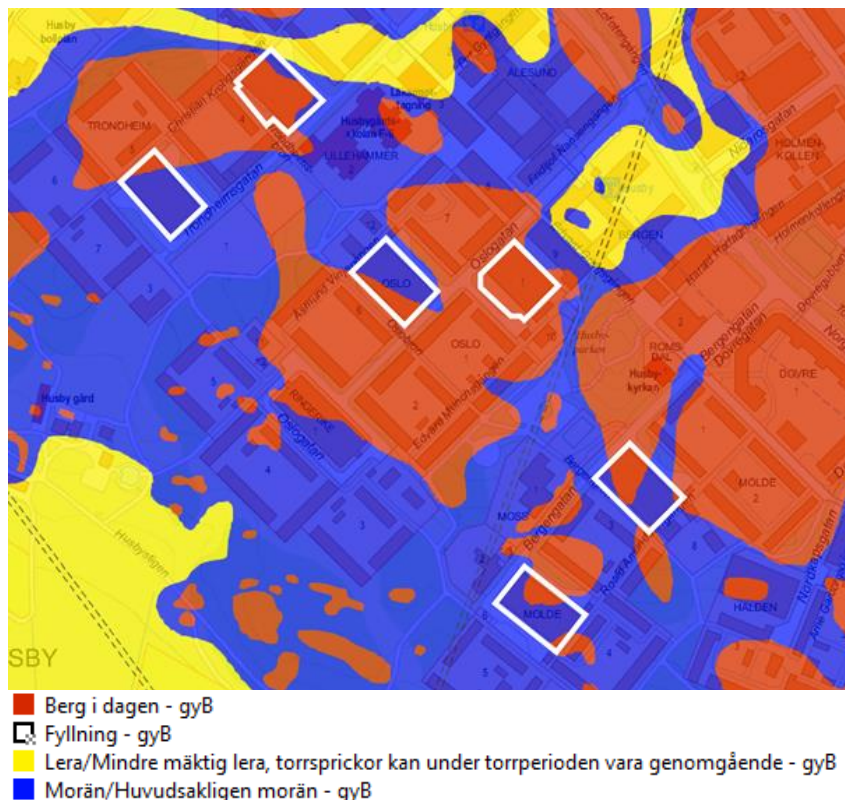
Vid planeringen av Norra Järva tillämpades den s.k. bandstadsprincipen. Akalla, Husby och Kista är sammankopplade av bl.a. ett genomgående servicestråk. Den bård av grönska som omgav efterkrigstidens stadsdelar enligt den s.k. grannskapsplanering, ersattes i bl.a. Husby av gröna kilar som skjuter in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

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet uppvisar överlag en variation av moränjord och berg i dagen. Områden med berg i dagen innebär att i princip ingen infiltration kan ske, medan moränjord innebär något mer gynnsamma förhållanden vad gäller infiltration.

Längs Trondheimsgatan består fastighet Trondheim 4 huvudsakligen av berg i dagen medan Trondheim 5 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 byggs på befintliga parkeringsdäck bedöms riskerna för skred eller ras som små.

Markradon

Markradon bedöms enligt utredning med god säkerhet klassas som normalradon. Det faller på byggherren att Boverkets krav säkerställs.

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” (Bjerkning 2018-02-01) är framtagen 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. Bebyggelsen förmedlar fortfarande 2018 till stora delar 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 4900 lägenheter varav drygt en femtedel är bostadsrätter. Till skillnad mot Akalla och Kista finns inga småhus i Husby. År 2017 var antalet invånare ca 11900. 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 Sibeliushöjden och Husby genom Edvard Griegsgången (till viss 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 samlas 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 bl.a. kopplar samman servicestråket (Edvard Griegsgången) och bostäderna. Systemet har fördelar för bl.a. 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.

Garagen och den befintliga bostadsbebyggelsen intill har gulklassats av Stadsmuseet vilket innebär bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.



Kulturhistorisk klassificering, Stadsmuseet. Kring aktuella gulklassade 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 och Oxhagsskolan i Akalla med åk F-6. På gränsen till Kista finns Kvarnbackaskolan. Ned mot Hanstavägen planeras Dalhagens skola att byggas med årskurserna F-9 samt en idrottshall. År 2018 finns en överkapacitet på förskolorna i Husby.

I Husby centrum finns bl.a. bibliotek, medborgarkontor och ett familjehus med öppen förskola. På gränsen mellan Husby och Akalla finns Husbybadet, Husbyhallen och Husby ishall. Några fotbollsplaner finns i anslutning till Husby. I den nuvarande Husbyparken planeras även en bemannad parklek till förmån för barn och unga.

Sjuk- och äldreomsorg

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, 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 och gatuparkering. Över gatorna passerar gångbroar. De sex parkeringsdäcken kantas idag av tre återvändsgator – Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Samtliga tre gator utgår i sydlig riktning, ut från huvudgatan Norgegatan.



Tydlig trafikseparering genom gångbroar som avses vara kvar.

Biltrafik

Biltrafiken i området har ett relativt lugnt tempo längs Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Antalet fordon per dygn är 2200–2300 på respektive lokalgata. Bilplatsbehovet i denna del av Husby anges enligt de befintliga äldre stadsplanerna till 1,2 p-platser (inklusive besöksparkering) per lägenhet. Parkeeringstillbudet bedöms vara generöst tilltaget.

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 som Christian Krohggången, Åsmund Vinjeggången, Edvard Munchsgången och Roald Amundsengången. Upptrampade stigar längs gatorna vittnar om att fotgängare även rör sig längs fordonsgatorna. Även huvudgatan Norgegatan

saknar gång- och cykelvägar i samma plan som körbanan.
Generellt är antalet cyklister i Husby relativt begränsat.



Upptrampad gångväg till höger längs Bergengatan utan trottoar.

Kollektivtrafik

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

Störningar och risker

Förorenad mark

En markutredning visar på små förekomster av markföroreningar vid garagen. Om markföroreningar ändå upptäcks ska miljöförvaltningen informeras och anmälan göras med avseende på miljöfarlig verksamhet.

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) jämfört med miljö kvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Buller, vibrationer

Planområdet utsätts för trafikbuller från Bergengatan, Oslogatan och Trondheimsgatan. Trafiken på dessa återvändsgator är begränsad vilket medför tämligen låga bullervärden. Enligt stadens bullerkartering varierar nivåerna mellan 45-59 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Av de sex aktuella garagen ligger ett, Oslo 1, inom 80 m från spårtunnel för tunnelbana vilket innebär risk för stomljud. En bullerutredning har tagits fram inom ramen för detaljplanen.

Planförslag

Övergripande

Planförslaget avser en förnyelse av sex parkeringsdäck som kantar tre återvändsgator. Nybyggnadsförslagen för de sex garagen samlas i en och samma detaljplan utefter Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan.

Förslaget syftar till att möjliggöra bostadshus i fem våningar på de sex parkeringsdäckens gavlar mot lokalgatorna. Bostadshusen anknyter i höjd till den kringliggande skalan av femvåningshus. Varje hus inrymmer ca 20 lägenheter. Fasaderna utförs i puts utan synliga elementfogar (f3). Entréerna vetter mot gatan. Sammantaget innebär planförslaget omkring 120 lägenheter. På bostadshusens baksidor tas en del av parkeringsdäckets övre plan i anspråk till förmån för en ca 13 meter djup bostadsgård. Befintligt parkeringsutbud är generöst tilltaget varför en avgång av parkeringsplatser genom nybebyggelsen bedöms som acceptabel.



Nytt bostadshus med ca 20 lgh som ansluts till bakomliggande parkeringsdäck. Färgsättningen ansluter till omgivningen. Trottoar och angöring framför huset framgår dock inte på bilden. Illustration: Link Arkitektur.

De nya bostadshusen suddar ut de glapp som parkeringsdäcken idag skapar i stadsväven. Nya bostadshus, entréer mot gatan och gångbanor vitaliserar gatorna, skapar alternativa rörelsemönster och bidrar till ökad trygghet. Nya framsidor skapas. Trondheimsgatan m.fl. lokalgator kommer även efter anläggning av gångbanor på ena sidan framgent att kantas av alléträd.

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. Gatumarken vidgas på mindre avsnitt av de tre aktuella gatorna för att få plats med tillräckligt breda gångbanor, nya trappor etc.

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 flertalet fall. Gatorna får angöringsplatser (hög tillgänglighet) 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. Antalet uthyrda parkeringsplatser 2018 var 1151 p-platser. Efter nybyggnation kvarstår 1220 parkeringsplatser i de sju parkeringsdäcken. De sex nya flerbostadshusen kräver 70 parkeringsplatser vid ett projektbundet p-tal om 0,53. Det betyder att det är möjligt att lösa parkeringssituationen utan att behöva säga upp några befintliga parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser skiftar mellan parkeringsdäcken. Därmed 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. P-talet för området efter förtätning är 0,6.

Gång- och cykeltrafik

Angränsande gator till ”garagehusen” planeras att få trottoarer på sidan närmast de nya bostadshusen. Cykeltalet för de nya garagehusen är 2,5 cykelplatser per lägenhet. Cykelrum är beläget i källare som avses få egen utgång till gata.

Det finns 18 gångbroar i Husby. Broarna är uppskattade av Husbyborna. Inga gångbroar planeras att tas bort i samband med förnyelsen av Husby.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger fördelaktigt nära kollektivtrafiken – tunnelbana och busslinjer på Norgegatan. Tunnelbana nås inom 150-300 meter från planerad bostadsbebyggelse.

Tillgänglighet

Angöring och parkering för rörelsehindrade sker i angöringsficka mindre än 10 meter från bostadshusets huvudentré. Permanenta tillgängliga parkeringsplatser kan ordnas på befintligt parkeringsdäck i direkt anslutning till bostadsgården. Parkeringsplats för rörelsehindrade ingår i angivet parkeringstal. Dessa kan ordnas på varje parkeringsdäcks övre plan i anslutning till de nya bostadsgårdarna. Avståndet från en sådan parkeringsplats och bostadshusets gårdsentré är inom 15 m. Från parkeringsplatsen över bostadsgården till gårdsentrén är det i stort sett plant.

Teknisk försörjning

Hantering av dagvatten

Detaljplanens sex garage omges av en ca två meter bred gräsbevuxen remsa med träd och buskar. Fem garage är placerade på fyllnadsmassor överlagrade av isälvssediment på mellan 3-10 meter medan ett garage står på berg med ett ovanliggande moränlager.

Planområdet ingår i ett avrinningsområde som avvattnas till recipienten Edsviken. Flödesberäkningar har gjort där garagehuset och gården byggs. Det är dessa delar som omfattas av stadens åtgärdsnivå vid ny- och ombyggnad. För övriga planområdet, d.v.s. kvarvarande parkeringsytor, förblir situationen oförändrad.

Stockholms antagna mått 2016 på åtgärdsnivå för dagvattnet vid nybyggnad är att de första 20 mm nederbörd på hårdgjorda ytor ska kunna fördröjas, d.v.s. magasineras och avtappas, under 12 timmar inom ett planområde. Det innebär att 90 procent av årsnederbörden fördröjs. Syftet är att uppnå en god reningseffekt. Den fördröjning av dagvattnet som föreslås enligt dagvattenutredningen daterad 2019-04-02 minskar flödet vid ett 20-årsregn med 20 procent. Det gör ytterligare flödesutjämning ej nödvändigt. Dagvattenutredningen föreslår en fördröjning och rening i växtbäddar med underliggande rör som sprider vattnet till omgivande växtjord på gårdarna. För att fördröja det dagvatten som bildas inom planområdets hårdgjorda ytor så att Stockholms stads åtgärdsnivå för dagvatten uppfylls krävs en effektiv utjämningsvolym på ca 14 m³. Utifrån ovan nämnda principförslag avses enligt byggaktören att planteringsytor med underliggande rörledningar (14 m³ magasin) anläggs på innergården.

I en beräkning av föroreningsbelastningen har i samråd med miljöförvaltningen hela planområdet inklusive parkeringsytorna

medtagits. Den föreslagna reningen av dagvattnet bedöms med hög sannolikhet leda till en betydlig minskning av samtliga studerade ämnen och därmed belastning på recipienten – Edsviken. Föroreningsbelastningen från planområdet med borttagande av parkeringsytor, reduceras således mer än rekommenderade riktvärden. Stadens skyfallsmodell för ett 100-årsregn visar på risk för måttlig översvänningsrisk i närheten av garagehusen.

Sammantaget beräknas planerad exploatering med föreslagen dagvattenhantering genom en kombination av filtrering, växtupptag och sedimentation, leda till minskad belastning på både dagvattennätet och recipienten.

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. Brandförsvaret har framfört önskemål om att befintliga gångbroar generellt höjs för garanterad framkomlighet för utryckningsfordon.

Gestaltungsprinciper

Samtliga sex bostadshus ansluter till omgivande byggnaders femvåningsskala. Fasadutformningen tar sin utgångspunkt i den omgivande modernistiska karaktären. Den nya bebyggelsen utförs med lågt lutande pulpettak mot gårdssidan. Bostäderna förses med balkonger mot både gata och gård och förses med transparenta räcken. Färgsättningen uttrycks på två sätt; mot gård och omkringliggande bebyggelse får fasaden en ljusare ton (f1) 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 baskulör är grön, Oslo 1 och 6 är röd och Molde 3 och 4 får en ljus grå-blå kulör. Bostadshuset har två volymer med en marginell förskjutning sinsemellan och

differentierad färgsättning. Därmed upplevs husen slankare sett från gatan. Utbyggda entréer riktas mot gatan (gatuentréer är sällan förekommande i Husby). Balkonger tillåts med högsta djup mot gatan om 1,4 meter (f3).



Rödaktigt hus längs Oslogatan. Planerad trottoar och angöring framgår dock inte på bilden. 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.

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



Gråblått hus längs Bergengatan. Fotomontage: Link Arkitektur

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. Viss parkyta (förgårdsmark med gräsyta, buskar och mindre träd) tas i anspråk när trottoarer och angöring etc. anläggs. En ca tre meter bred planterad grönsremsa med träd löper på ömse sidor om garagens långsidor. Denna remsa avses kvarstå men kan komma att påverkas till viss del i samband med nybyggandet. Nya träd avses nyplanteras i

möjligaste mån. Angränsade grönkilar tillför grönkvaliteter och fin utsikt. En av stadsdelens främsta kvaliteter är den direkta närheten till Järvafältets kulturresevat. Avståndet till Järvafältet är 250-350 meter. Där finns goda möjligheter till rekreation och naturupplevelser.

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 huvudsakligen består av hårdgjord yta kommer sannolikt mängden dagvatten inte att öka som ett resultat av bebyggelsen. Jämfört med idag så kommer nya dagvattenmagasin att anordnas vilket förbättrar dagvattenhanteringen totalt sett. Genom de 400-450 m³ stora planerade gårdarna tillför växlighet på tidigare hårdgjorda ytor. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Inom planområdet förbättras således dagvattensituationen då den del av garagen som omvandlas till bostadshus och bostadsgård (med plantering) förses med ett 14 m³ stort dagvattenmagasin under bostadsgården.

Stadsbild/kulturhistoriskt värdefull miljö

Den föreslagna bebyggelsen bedöms tillföra stadsbilden nya kvaliteter. Nya bostadshus ersätter till del stora slutna parkeringsdäck. Bostadshuset tar sin utgångspunkt i befintlig bebyggelse med avseende på skala, fasadutförande och kulör. Samtidigt lämnas större delen av parkeringsdäcken i ursprungligt skick som kan berättar om den tid då Husby planerades. Vidare skapar den nya bebyggelsen nytt liv med fönster och entréer mot gatorna. Det förändrar de glapp i stadsväven som parkeringsdäcken nu utgör. Den nya bebyggelsen blir ett modernt men anpassat tillägg till befintlig bebyggelse präglad av en under 1970-talet eftersträvad homogen bebyggelse. Parallellt med garageplanerna har eller planeras en förnyelse och ombyggnad av bl.a. AB Svenska Bostäder omfattande bebyggelse i Husby. Omgöringen av bl.a. 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 bullerutredning har framtagits som en komplettering till bullerkarteringen. Utredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad varierar mellan 54-58 dB(A). Det innebär att trafikbullerförordningens riktvärden uppnås med viss marginal. Maximal ljudnivå kan även uppnås vid uteplatserna på gården.

Ett av sex garage ligger inom 80 meter från tunnelbanetunnel. Med avseende på risk för stomljud från tunnelbanan finns på plankartan en generell bestämmelse som reglerar att ”byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage”.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatsen (NFS 2004:15) ska tillämpas för att minska störningar under byggtiden.

Skuggning

De nya garagehusen påverkar befintliga hus skuggförhållandena i relativt begränsad utsträckning. Störst påverkan får de två planerade garagehusen på Oslogatan. Skuggstudien visar angående skuggförhållandena på Trondheimsgatan att de två garagehusen praktiskt taget inte alls påverkar befintliga hus. Vid Bergengatan skuggas två befintliga bostadshus främst kl. 18.00 i mars, inga hus skuggas i juni medan två hus skuggas kl. 18.00 i september. På Oslogatan ökar skuggförhållandena genom nybygge på två garage främst på ett bostadshus kl. 09.00 och 12.00 samt på ett annat kl. 18.00 i mars, inga skuggor faller på befintliga hus i juni förutom delvis kl. 18.00 medan ett bostadshus får skugga kl. 09.00 och två andra kl. 18.00 i september då solen börjar stå lågt.

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. Gångbroarna behålls men liksom gångbanorna ingår de ej i planområdet. Inga lekutrymmen för barn tas i anspråk. Mindre lektytor kan tillkomma på de nya bostadsgårdarna på parkeringsdäcken.

Jämställd stadsplanering

Redan när Husby planerades kring 1970 fanns jämställdhet med som en planeringsparameter. Det skulle vara tryggt och säkert att ta sig till servicestråket med tunnelbanan. Barnomsorgen byggdes tidigt ut i området för att bl.a. underlätta för kvinnor att förvärvs-arbeta. De planerade bostadshusen och gångbanorna bedöms ge ökad trygghet genom att husen skapar ”ögon” och gångbanorna alternativa vägval.

Tidplan

Godkännande: 14 november 2019

Antagande: kvartal 1 2020

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 (ingår ej i planområdet). 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

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Lämplighet avseende fastigheters utformning mm prövas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Områden utlagda som allmän platsmark (gata,) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet för allmän plats. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheterna Lillehammer 2, Trondheim 4, Oslo 1, Oslo 7, Moss 1, Molde 4 som är utlagda som allmän plats.

Inlösenrätt och inlösenkyldighet avseende allmän plats
Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan
kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § plan- och bygglagen.
Kommunen har också en inlösenkyldighet enligt 14 kap. 14 §.

Gemensamhetsanläggningar

I närområdet finns en gemensamhetsanläggning för ett sopsugs-
system (Helsingfors ga:1). Fastigheterna Trondheim 4, Trond-
heim 5, Oslo 1, Oslo 6, Molde 3 och Molde 4 är ansluten till
gemensamhetsanläggningen, vilket innebär att om ingen ny
fastighetsbildning görs är fastigheterna redan anslutna till gemen-
samhetsanläggningen. Skulle fastighetsbildning göras kan det
innebära att de nya fastigheterna behöver anslutas till gemen-
samhetsanläggningen. Anslutning till gemensamhetsanläggningen
sker i en lantmäteriförrättning, förslagsvis samtidigt som fastig-
hetsbildning görs. Det enklaste sättet att ansluta är att en överens-
kommelse om ändrat andelstal i gemensamhetsanläggning upp-
rättas mellan samfällighetsföreningen och fastighetsägaren/
tomträtthavaren där de kommer överens om ett lämpligt andels-
tal m.m. Överenskommelsen inges sedan till lantmäterimyndig-
heten 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 parke-
ringsplats kan detta regleras i exploateringsavtal. Detaljplanen
avser inte reglera detta.

I händelse att p-däcket på fastigheten Trondheim 4 blir egen
fastighet behöver infarten till bostadsgården på fastigheten
Trondheim 4 kunna nyttjas gemensamt. Utrymme för gemen-
samhetsanläggning (g) har därför införts på plankartan för denna
infart.

Ledningsrätter, elnätstationer
Ingen ny elnätstation krävs.

Ekonomiska frågor

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 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.

Störningar under byggtiden

Stadens krav gällande byggbuller (SNV 1975:5) och materialhantering kommer att tillämpas för att minska störningarna under byggtiden.

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