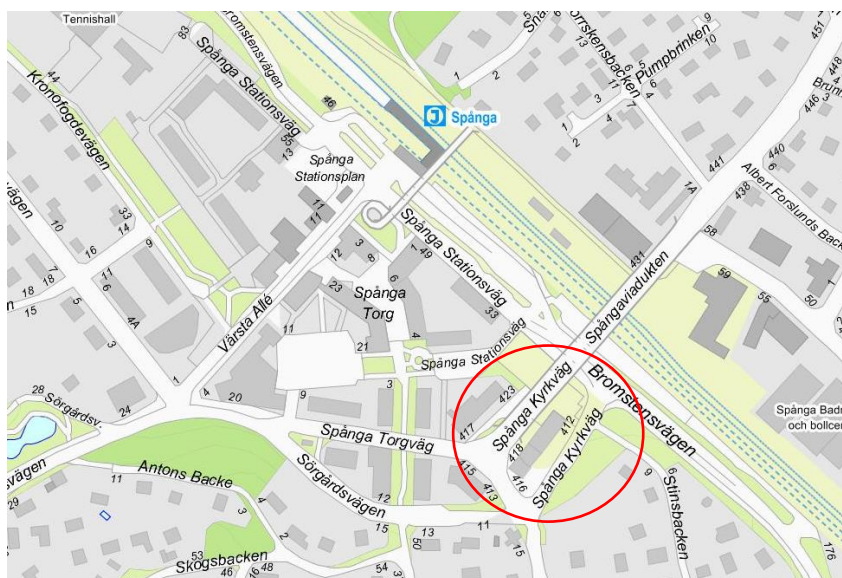


## Laga kraft 2021-03-17

### Planbeskrivning Detaljplan för del av fastigheten Solhem 16:1 m.fl. i stadsdelen Solhem, DP 2015-08656



Spånga centrum med omnejd. Lokalisering av planområde markerat med rött.

**Stadsbyggnadskontoret**

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

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra cirka 135 lägenheter med verksamheter i bottenvåningarna samt att förändra områdets gatustruktur för att åstadkomma en god och säker trafiklösning. Majoriteten av fastigheterna inom planområdet ägs av Stockholms stad. Markanvisad byggaktör önskar uppföra en kvartersbebyggelse i fem till sju våningar med garage i suterräng. Bebyggelsen avses upplåtas med bostadsrätter.

Förslaget förutsätter att två befintliga flerbostadshus rivs. Husen har sedan 1970 varit föremål för diskussion om rivning då den gällande stadsplanen för gata och parkering vann laga kraft. Detaljplanen genomfördes inte då i sin helhet och flerbostadshusen blev kvar.

Intensionen är att planförslaget ska bidra till ett mer varierat bostadsutbud i Solhem som idag domineras av småhus. Spånga som tyngdpunkt ska stärkas genom en tryggare gatumiljö, attraktiva boenden samt ökad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Planförslaget bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål och att åstadkomma goda boendemiljöer.

Den tillkommande bebyggelsen ska ha plats för verksamhetslokaler mot både Bromstensvägen och Spånga Kyrkväg. Kvarteret utformas på ett sådant sätt att det landar naturligt i Spånga centrums karaktär. Bebyggelsen får en stor variation i gestaltningen samt byggnadsdetaljer som för tankarna till den bebyggelse som tidigare stod på platsen.

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

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
Planens syfte och huvuddrag .....	4
Miljöbedömning .....	4
Handlingar .....	4
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	6
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>9</b>
Natur .....	9
Geotekniska förhållanden .....	11
Hydrologiska förhållanden .....	12
Markavvattning .....	13
Befintlig bebyggelse .....	13
Stadsbild .....	15
Kulturarhistoriskt värdefull miljö .....	16
Service .....	16
Gator och trafik .....	17
Störningar och risker .....	20
<b>Planförslag .....</b>	<b>22</b>
Ny bebyggelse .....	22
Gator och trafik .....	31
Teknisk försörjning .....	34
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>36</b>
Behovsbedömning .....	36
Naturmiljö .....	36
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	36
Stadsbild .....	37
Befintlig bebyggelse .....	38
Gator och trafik .....	38
Kulturarhistoriskt värdefull miljö .....	39
Störningar och risker .....	39
Ljusförhållanden .....	43
Barnkonsekvenser .....	44
<b>Tidplan .....</b>	<b>44</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>45</b>
Organisatoriska frågor .....	45
Verkan på befintliga detaljplaner .....	45
Fastighetsrättsliga frågor .....	45
Ekonomiska frågor .....	48
Tekniska frågor .....	48
Genomförandetid .....	49

## Inledning

### Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny flerbostadsbebyggelse i form av ett kvarter med uppbrutna volymer och utveckla den omgivande stadsmiljön. Värden såsom småskalighet, kvalitet och variation eftersträvas för att värna den befintliga karaktären på platsen. Samtidigt syftar tillkommande bostäder till att skapa ett robust och högkvalitativt boende med avseende på buller-, vibration- och risksituationen på platsen.

Vidare syftar planen till att skapa lokaler för centrumverksamhet samt bättre förutsättningar för ett hållbart resande. I praktiken innebär detta att Spånga Kyrkväg byggs om och får vinkelräta kurvor som skall öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Totalt omfattar den föreslagna bebyggelsen cirka 135 lägenheter i ett omdanat kvarter som ska inrymma lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen. Spånga Kyrkväg får en justerad dragning och tre omgjorda korsningar, en ny lokal elnätstation uppförs längsmed Spånga Stationsvägen och Stinsbacken görs om till en återvändsgata med den vändplan. Rivning av den bebyggelse som tidigare stod på platsen var en förutsättning för genomförandet av planen.

### Miljöbedömning

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

### Handlingar

#### Planhandlingar

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

#### Utredningar

Som underlag till planarbetet har följande utredningar tagits fram:

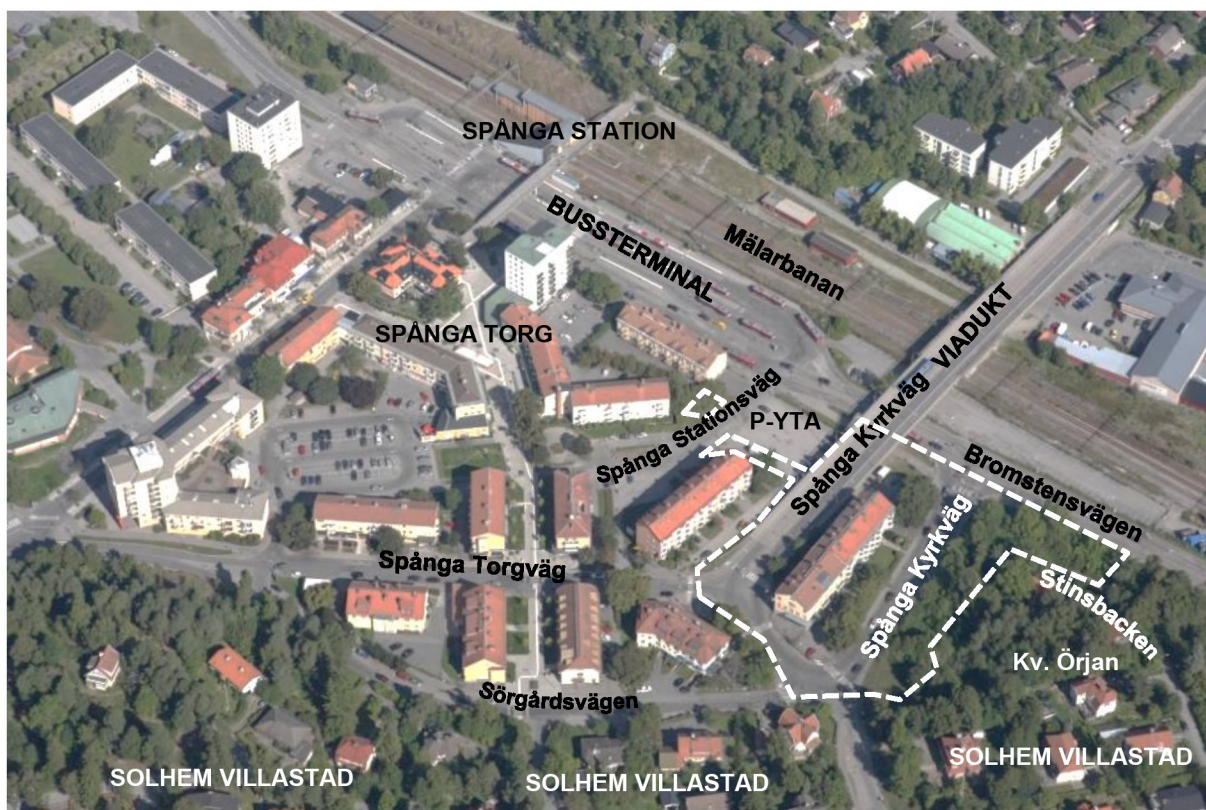
- *Antikvarisk förundersökning (Wenanders, 2016-11-14)*
- *Parkeringsutredning – Spånga Kyrkväg (Tyréns, 2010-06-16)*
- *Fördjupad parkeringsutredning Spånga (Tyréns, 2011-06-19)*
- *Spånga Centrum, Stockholm Västerort. Parkeringsstudie och trafikanalys. (Sweco, 2016-03-07)*
- *Naturvärdesinventering (Calluna, 2015-10-15)*

- Trafikbullerutredning (ACAD, 2017-05-02, rev. 2018-02-08) (buller för tillkommande bostäder)
- Bullerutredning Spångaviadukten/Spånga Östra (Sweco, 2018-02-05) (buller för befintliga bostäder)
- Dagvattenutredning (Geosigma, 2017-04-26, rev. 2018-02-09) (kvartersmark)
- Dagvattenutredning (Geosigma, 2017-04-05, rev. 2019-05-17) (allmän platsmark)
- Riskhantering (Tyréns, 2016-11-03, rev. 2018-05-04)
- Geotekniskt PM (ELU Konsult, 2018-05-25)
- Miljöteknisk markundersökning (Kemakta, 2018-08-31)
- Vibrationsutredning (ELU Konsult, 2018-03-13)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Karolina Embring, Ronnie Forsberg och Anton Nylander på stadsbyggnadskontoret. Projektledare på exploateringskontoret har varit Natascha Tofilovska och Zeinab Jama.

#### Plandata



Ungefärligt planområde markerat med streckad linje.

#### Läge och areal

Planområdet omfattar cirka 11 500 m<sup>2</sup> och är beläget i Spånga centrums utkant mot Solhems villastad. Platsen avgränsas i

nordöst huvudsakligen av Bromstensvägen, i sydväst huvudsakligen av Spånga kyrkväg, i nordväst av flerbostadshus i Spånga centrum och i sydöst huvudsakligen av kvarteret Örjan. Spångaviadukten som utgör en del av Spånga Kyrkväg passerar genom planområdet. På platsen för den föreslagna nya bebyggelsen står idag två sammanfogade flerbostadshus från 1930- respektive 1940-talet.

#### Markägoförhållanden

Detaljplanen omfattar del av Solhem 16:1, 19:15 och 19:16, Solhem 20:1, 20:2, 20:3, 20:4 och 19:8, Örjan s:27, del av Örjan 24, 25 och 26 samt del av Slode 4. Slode 4 är privatägd, övriga fastigheter ägs av Stockholm stad.

#### Tidigare ställningstaganden

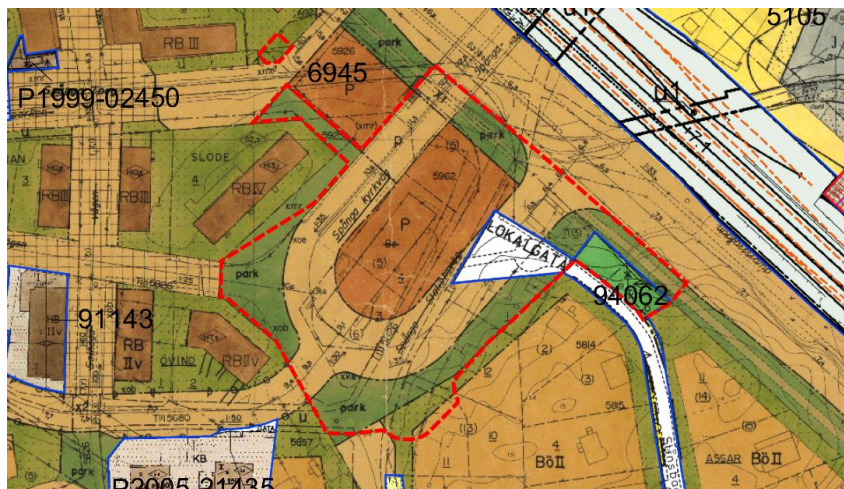
##### Översiktsplan

Planens syfte stämmer överens med översiktsplanen och de stadsbyggnadsstrategier som där presenteras i syfte att skapa ett tätare och mer sammankopplat Stockholm. Området anges som blandad stadsbebyggelse där omfattande komplettering föreslås. Bromstensvägen ska enligt översiktsplanen omvandlas till ett urbant stråk med blandad bebyggelse. Spånga är ett levande centrum och mötesplats för boende i stadsdelen som ska utvecklas genom kompletterande bebyggelse, verksamheter och service.

##### Gällande planer

För området gäller stadsplan 6945 från 1970 samt detaljplan 94062 från 1996. Stadsplan 6945 omfattar en större del av Spånga, varav den del som berör aktuellt planområde är planlagd som parkeringsändamål, gata eller park. Planen har inom aktuellt område ej genomförts och genomförandetiderna har löpt ut. En del av den allmänna parkmarken är fortfarande privat ägd. Dp 94062 berör endast en mindre del av planområdet i öster och är planlagd som allmän platsmark i form av gata och park.





Gällande stads- och detaljplaner. Planområde markerat med rött.

En fastighetsplan finns inom området, FP92068, vilken berör fastigheterna Örjan 24, 25 och 26 samt samfälligheten Örjan s:27. Planen är genomförd.

#### Start-PM

Startpromemorian för detaljplanen beslutades 25 februari 2016 av stadsbyggnadsnämnden. Projektet har sedan dess förändrats och den yta som i promemorian föreslogs bebyggas med ett punkthus är inte längre en del av planprojektet. Anledning till detta är de besvärliga grundläggningsförhållandena som råder på parkeringsytan väster om Spångaviadukten.

#### Pågående planarbeten i närheten

##### Mälarbanan, dnr 2013-20055

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag som ger utrymme för spårutbyggnaden av Mälarbanan inom sträckan Spånga till Barkarby. Mälarbanan löper norr om detaljplanområdet. Planen vann laga kraft 3 maj 2018.

##### Spånga C väst, dnr 2015-08652

Cirka 200 meter väst om planområdet pågår planarbetet med Spånga C väst, ett projekt som drivs parallellt med detta och syftar till att möjliggöra flerbostadshus med ungefär 40 lägenheter.

##### Bromstenstaden etapp 2, dnr 2014-19911

Norr om Mälarbanan pågår ett planarbete för Bromstens industriområde. Det innefattar bland annat cirka 1000 lägenheter, om fyra till sex våningar, plus ett antal högre punkthus om cirka 10 våningar.

*Hedvig 7, dnr 2017-05974*

Planarbete längs Bromstensvägen vid Spånga station, innehållande cirka 150 lägenheter i ett kvarter.

*Ferdinand 9, dnr 2011-15427*

Planen för Ferdinand 9, längs Bromstensvägen cirka 300 meter öster om planområdet, antogs av stadsbyggnadsnämnden 8 november 2018. Intensionen är att tillskapa en livsmedelsbutik, cirka 160 lägenheter och omforma korsningen Bromstensvägen/Spångavägen.

**Markanvisning**

De delar i detaljplanen som avses vara kvartersmark för bostadsändamål markanvisades 12 juni 2014 till AB Borätt.

**Rivningslov**

Inom planområdet, öster om Spångaviadukten, står idag två sammanbyggda flerbostadshus som ägs av staden och förvaltas av fastighetskontoret. Rivningslov för de båda byggnaderna beviljades 9 mars 2018.

**Övriga kommunala beslut**

Trafikkontoret planerar att bygga om Bromstensvägen till en stadsgata med bland annat ett tydligare gaturum, separata cykelbanor med sänkt hastighet som följd.

**Riksintressen**

Mälarbanan är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer och passerar invid planområdet. Ombyggnation och planarbete pågår för Mälarbanan för breddning från två till fyra spår.

Planområdet ligger inom riksintresse för Bromma flygplats influensområde vilket ställer krav på höjdbegränsningar för att inte äventyra flygsäkerheten.



## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

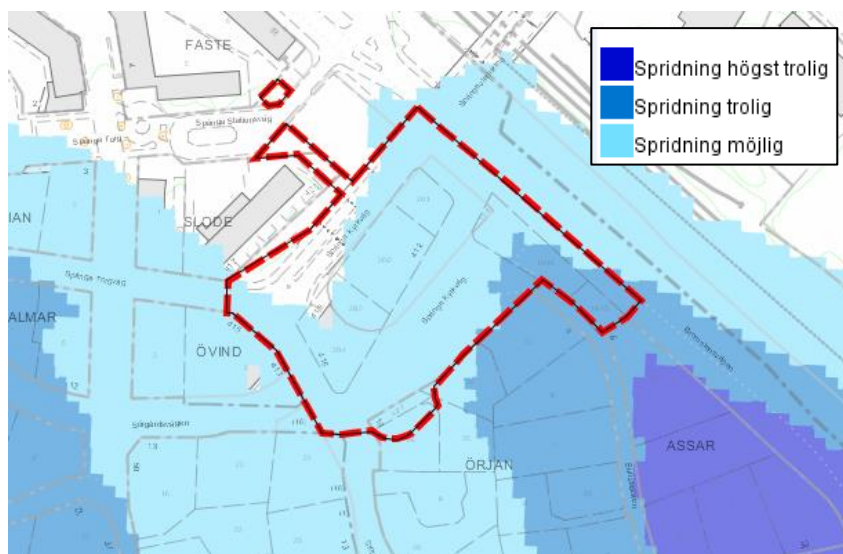
Planområdet är relativt platt, men har en svag lutning åt nordost. Marken inom planområdet består av hårdgjorda ytor i form av gator, bebyggelse och parkeringar, bortsett från några mindre gräsytor. Längs planområdets sydöstra sida finns ett stycke naturmark i form av ett skogsparti med blandad flora.



*Skogsparti längs planområdets sydöstra sida.*

#### Naturvärden

Delar av planområdet ingår i ett habitatnätverk för groddjur som en *möjlig spridningszon*. Spridningsmöjligheterna är dock små med långa avstånd till andra groddjurs förekomster och kraftiga barriärer. Inga vatten eller fuktmiljöer som kan fungera för lek för groddjur påträffats.



*Planområdet i miljöförvaltningens karta för habitatnätverk för groddjur.*

Inom planområdet finns ädellövträd som kommer att behöva fällas i samband med att vägen dras om. Detta gäller bland annat två askar. Ask är rödlistad i kategorin starkt hotad (EN), på grund av askskottssjukan som väsentligt minskat beståndet och som fortfarande påverkar populationsutvecklingen..



*Utdrag ur naturvärdesinventeringen (Calluna, 2015).*

#### Rekreation och friluftsliv

Cirka 500 meter norr om planområdet, vid gränsen mot Tensta, finns ett längre grönsår. Annars saknar närområdet stora

sammanhängande park- och naturområden. Mindre parkområden finns i planområdets närhet.



*Planområdet markerat med rött i stadens sociotopkarta.*

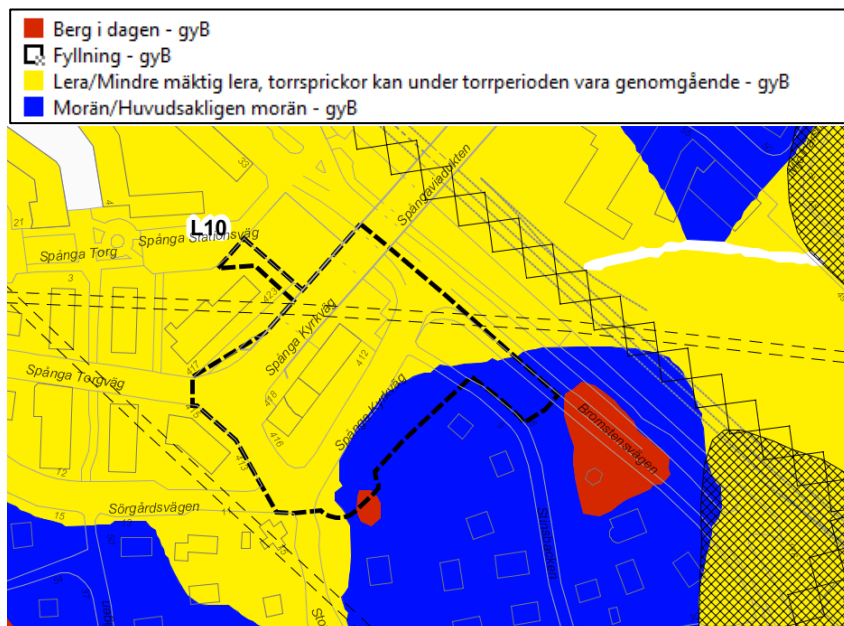
Närområdet är välförsett med idrottsanläggningar. Cirka 600 meter norr om planområdet ligger Spånga idrottsplats med fotbollsplaner, hockeyrink, idrottshall, utegym och löparbanor, 500 meter nordväst ligger Spånga tennishall. 500 meter söderut finns en större grusad fotbollsplan och vid Spånga gymnasium, drygt 400 meter sydväst om planområdet finns ytterligare en idrottshall.

### **Geotekniska förhållanden**

#### **Markförhållanden**

Marken inom planområdet består huvudsakligen av lera och mindre mäktig lera. Öster om Spånga kyrkväg utgörs marken av morän.





Ungefärligt planområde i den byggnadsgeologiska kartan.

## Ledningar

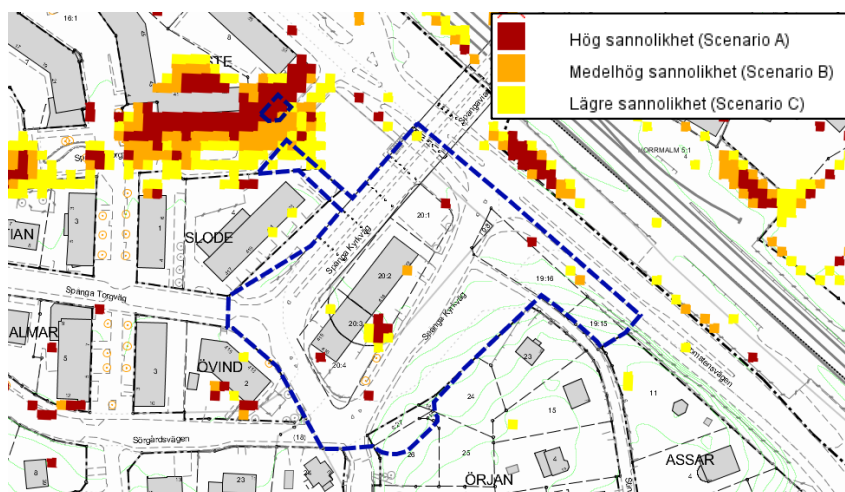
Inom området passerar många ledningsstråk som i samband med exploateringen kan komma att behöva flyttas.

## Hydrologiska förhållanden

## Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Bällstaån (SE658718-161866). Enligt VISS januari 2017 har Bällstaån otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status till 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

## Översvämningsrisker



*Planområde i stadens översvämningskarta.*

Modelleringen visar att stående vatten sannolikt inte blir ett problem i samband med ett 100-årsregn. Detta är att förvänta mot bakgrund av områdets sluttande karaktär utan särskilt många flacka partier. I planområdets skift mot nordväst visar modellen på ett vattendjup mellan 0,1-0,3 m. Det är därför viktigt att se till att höjdsättningen sker på ett sätt så att dagvattnet har möjlighet att rinna mot dagvattenlösningar och inte blir stående inom lokala nedsänkningar. I planområdets nordvästra ända samt i de centrala delarna syns också små områden med rött, d.v.s. ett vattendjup större än 1 m. Området i nordväst är låglänt medan risken i den centrala delen beror på att det på platsen finns en nerfart till ett garage beläget under marken.



*Befintlig garagenedfart till verksamhetslokal.*

### Markavvattning

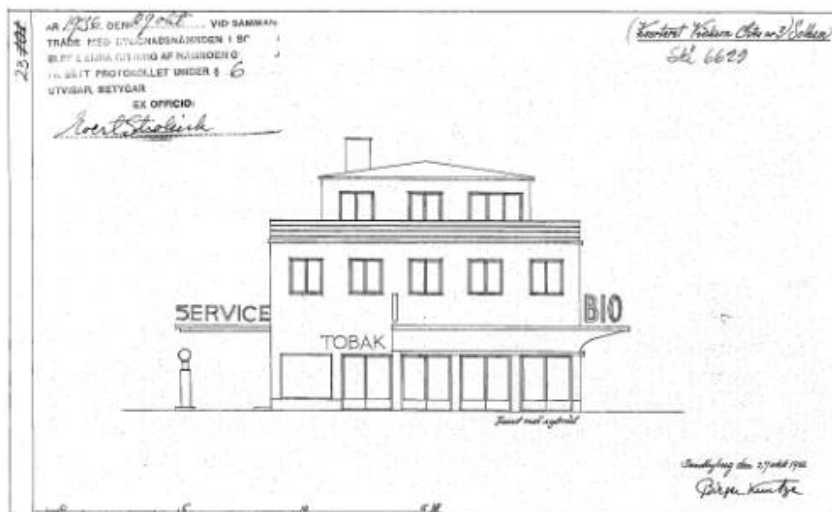
Två markavvattningsföretag berörs av planförslaget.

- Sänkning av Spångaån (AB\_6\_0201) från 1922
- Viksjö, Jakobsberg, Kalfhälla m.fl (AB\_2\_0019) från 1886

### Befintlig bebyggelse

Inom planområdet, öster om Spångaviadukten, står idag två sammanbyggda flerbostadshus som ägs av staden och förvaltas av fastighetskontoret. Rivningslov för de båda byggnaderna beviljades 9 mars 2018.

Den södra byggnaden uppfördes under 1930-talets andra hälft. Byggnaden uppfördes då med källare samt tre plan ovan mark. Det översta planet var då indraget.



Ursprunglig bygglovsritning för den södra byggnaden.

Redan tio år senare byggdes huset om och fick ytterligare ett helt våningsplan samt försågs med sadeltak. Byggnaden har idag i stort sett samma utformning.



Bygglovsritning för ombyggnation av det södra huset.

Det norra huset uppfördes under 1940-talet i samband med att det södra huset byggdes om.

Bebyggelsen är utförd i putsfasad och taken är lagda med tegelpannor. Vid verksamhetslokalerna har fasaden en avvikande gestaltning. Den södra byggnaden har en unik detalj i form av ett platsgjutet skärmtak ovanför lokalens entré. Den norra byggnaden har karaktäristiska, snedställda burspråk som ackompanjeras av balkonger.

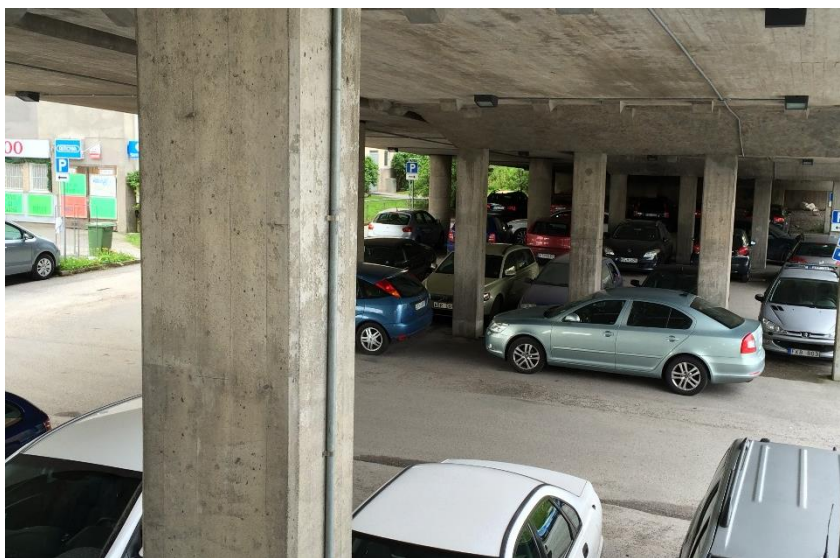


### Stadsbild

Spånga centrum utgörs huvudsakligen av äldre och nyare lamellhus i fyra våningar. Det finns även några högre punkthus i området. Puts är det dominerande fasadmaterialet och tegel det dominerande takmaterialet. Taklandskapet är brokigt, där olika varianter av sadeltak är vanligast. Uppstickande delar såsom antenner, skorstenar och teknikutrymmen är vanliga inslag i Spånga centrums taklandskap.

Gatumiljön är småskalig och det finns stor variation i hur husen förhåller sig till gatan vad gäller förgårdmark, byggnadernas vinkel i förhållande till gatan och entréers placering och utformning. Låga hastigheter och avsaknad av trafikseparering (förutom för Spångaviadukten) ger ett småskaligt intryck i de flesta av gatumiljöerna runt Spånga centrum.

Torgytor med service och handel finns vid Spånga centrum, Spånga stationsplan och Spånga torg. Utanför centrumkärnan finns äldre villabebyggelse med stora, gröna trädgårdar. Enligt parkplan Spånga (2010-10-12) samt miljöförvaltningens behovsbedömning råder det en brist på offentliga grönytor i centrala Spånga.



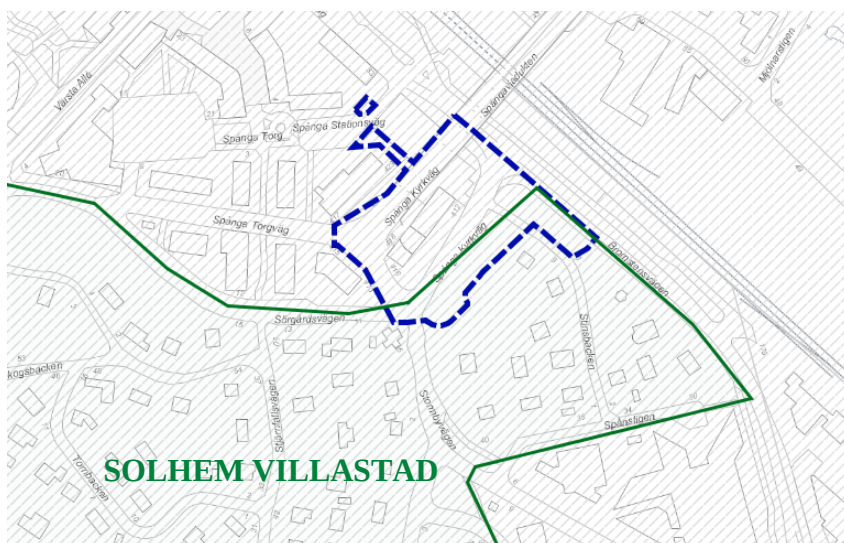
*Utrymme under viadukten.*

Området kring Spånga viadukten ger ett bortglömt intryck och många ytor kring Bromstensvägen används i dagsläget som parkeringsplats. Potential att skapa ett tryggare och tydligare miljö kring viadukten finns.

## Kulturhistoriskt värdefull miljö

## Bebyggelse

Solhems villastad, beläget direkt öster och söder om planområdet, är av Stadsmuseet utpekad som kulturhistoriskt värdefull miljö med välbevarad bebyggelse från såväl tidigt 1900-tal som 1940- och 50-tal. Byggnaderna i Spånga centrum är ännu inte klassificerade.



*Planområdet i stadsmuseets klassificeringskarta.*

De befintliga byggnaderna bedöms ha ett kulturhistoriskt värde som grundar sig i tre olika aspekter.

- En del av municipalsamhället Solhems framväxt.
- Det goda skicket med avseende på att de är från mellankrigstiden och tiden strax därefter
- Den gamla biograflokalen

Byggnaderna bedöms dock inte som unika, vilket medför att deras kulturhistoriska värde inte bedöms vara omistligt.

## Spånga kyrkväg

I den antikvariska förundersökningen pekas Spånga kyrkvägs sträckning mellan Bromstensvägen och Sörgårdsvägen ut som värdefull. Detta är en del av den gamla landsvägen som förband Spånga kyrka och Brommaplan, vilket ger den ett högt kulturhistoriskt värde.

## Service

## Offentlig

Fyra förskolor ligger inom en radie om cirka 400 meter från planområdet. Cirka 500 meter sydväst om planområdet ligger

Spånga gymnasium. Cirka 600 meter öster om planområdet finns en grundskola. I Spånga centrum finns en vårdcentral.

#### Kommersiell

Torgytor med service och handel finns vid Spånga centrum, Spånga stationsplan och Spånga torg. I Spånga centrum finns en större livsmedelsaffär, restauranger, kafé, kiosk, bibliotek, frisör, detaljhandel, kemtvätt med mera.



*Lokala butiker och marknad i Spånga centrum.*

#### Gator och trafik

##### Gatunät

Planområdet avgränsas i nordost huvudsakligen av Bromstensvägen vilket är en huvudgata som går längsmed Mälarbanan och sträcker sig mellan Ulvsundavägen och Lunda industriområde.



*Planområdet med omkringliggande gator.*

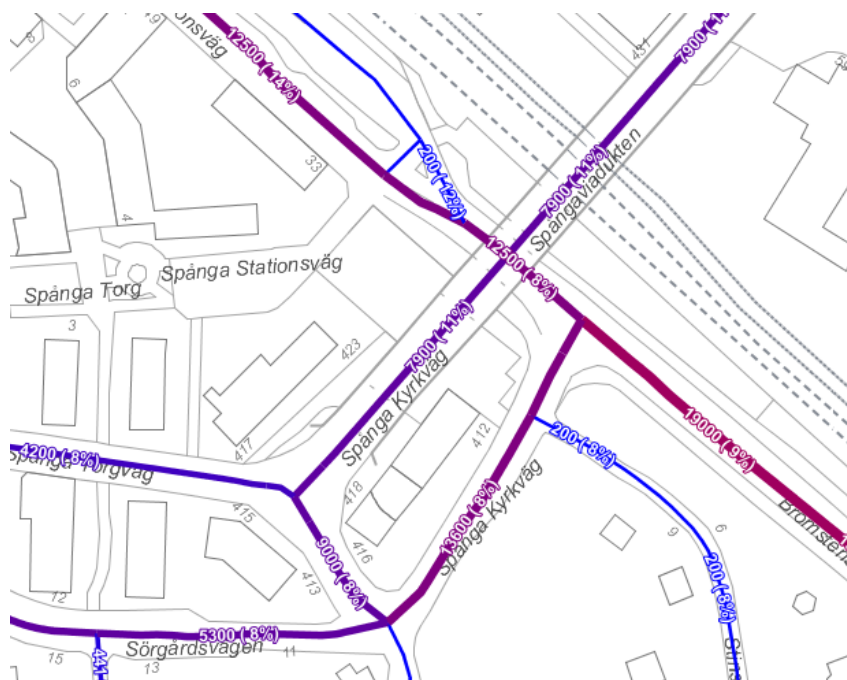
Spånga kyrkväg utgör planområdets södra gräns mellan Spångaviadukten och Bromstensvägen. Från väster ansluter Spånga Torgväg och Sörgårdsvägen, vilka idag är enkelriktade i varsin riktning. Från norr leder Spångaviadukten in över Mälarbanan och Bromstensvägen, den landar i planområdets södra del och bildar tillsammans med Spånga kyrkväg och Spånga Torgväg en trevägskorsning. Kopplingen mellan Bromstensvägen och viadukten via Spånga kyrkväg är idag snäv och utgör ett hinder för kollektivtrafikens framkomlighet.

Öster om planområdet ansluter Stinsbacken, en smal gata genom ett villaområde på vilken genomfartstrafik är förbjuden. Stormbyvägen ansluter från söder, men är i dagsläget avstängd för genomfartstrafik.

#### Biltrafik

Inom planområdet finns cirka 80 parkeringsplatser: 30 öster och 15 väster om Spångaviadukten samt 35 under. Som en del av detaljplanearbetet har en parkeringsstudie och trafikanalys tagits fram. I denna framgår att antalet parkeringsplatser i Spånga centrum är mer än tillräckligt i dagsläget. Biltrafik angör i dagsläget områdets större parkeringar från Spånga Stationsväg. Angöring till parkeringar kring områdets södra byggnad finns längs Spånga Kyrkväg.





Trafikkontorets trafikflödeskarta (ÅDT - Årsdygnstrafik).

### Gång- och cykeltrafik

Bromstensvägen är ett utpekat pendlingstråk i cykelvägnätet. Öster om Spångaviadukten finns separat cykelbana och väster om Spångaviadukten går cykeltrafiken i blandtrafik. Trafikkontoret har planer på att anordna en separat cykelbana längs hela Bromstensvägen. På Spångaviadukten finns separata cykelbanor i båda riktningar. Planområdet nås från alla väderstreck för gående och cyklister.



Oorganiserad cykelparkering i Spånga centrum.

I Stockholms cykelplan från 2012 pekas Spånga Torgväg och Sörgårdsvägen ut som pendlingsstråk. Utrymme för att parkera sin cykel är begränsad i Spånga, ett flertal pendlare ställer i dagsläget cyklarna under oorganiserade former vid den s.k. spiralen på Spånga Stationsplan.

#### Kollektivtrafik

Närmaste pendeltågstation är Spånga station, som ligger cirka 200 meter norr om planområdet. Till tågstationen hör en bussterminal med många lokal och tvärgående busslinjer. Spånga är gott försörjt med kollektivtrafik, pendlingstiden in till Stockholm city är cirka 13 minuter.

#### Störningar och risker

##### Förorenad mark

I flerbostadshuset inom planområdet har det funnits en servicebutik med tillhörande bensinpump samt en bilverkstad. En markmiljöundersökning har gjorts inom området där halter över *känslig markanvändning* och *mindre känslig markanvändning* har uppmätts. I provpunkter som ligger utmed nya gatan förekommer halter över *känslig markanvändning* men under *mindre känslig markanvändning* och halter över *mindre känslig markanvändning* har uppmätts i två provpunkter inom befintligt och blivande kvarter. Föroreningshalterna har kunnat avgränsas på djupet genom ytterligare analyser i provpunkterna. I samband med rivning och schaktning ska kompletterande provtagning utföras vid den tidigare bensinstationen och bilverkstaden samt i anslutning till provpunkterna för att i plan avgränsa påträffade föroreningar. Uppmätta halter av *polycykliska aromatiska kolväten* i asfalt är låga.

##### Luft

Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet.

##### Buller och vibrationer

Planområdet ligger i ett bullerutsatt läge med trafikbuller från Mälarbanan, Bromstensvägen och Spångaviadukten. Planområdet utsätts även för vibrationer, största källan till detta är busstrafik men även tågtrafik på Mälarbanan bidrar.

##### Farligt gods

På Mälarbanan transporteras farligt gods, ingen del av planområdet ligger inom 25 meter från Mälarbanan.



Bromstensvägen är inte klassad som rekommenderad transportled för farligt gods men det förekommer transporter av drivmedel till bensinstationen vid korsningen Spångavägen/Bromstensvägen.

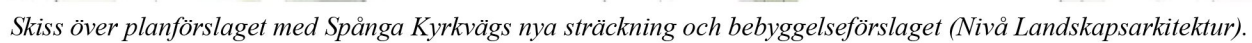
### **Planförslag**

Planförslaget innebär i stora drag att Spånga Kyrkväg rätas ut och får tre omdanade korsningar, en med Spånga Torgväg, en med Sörgårdsvägen och en med Bromstensvägen. I det nya rektangulära kvarteret ges en byggrätt för flerbostadshus med möjlighet till garage i suterrängplan och en kringbyggd innergård på bjälklag. Garaget kommer att nås via en ny gata som sträcker sig från Spånga Stationväg. Trafiken på denna gata kommer att begränsas till personbilar på grund av viaduktens höjdbegränsning. En ny elnätstation möjliggörs nordväst om Spånga Torgväg på en yta som i dagsläget är en impedimentsyta. Den lilla lokalgatan Stinsbacken får en vändplan istället för en utfart till Spånga Kyrkväg. Vändplanen kompletteras med en trappa för gående. Rivning av den befintliga bebyggelsen var en förutsättning för genomförandet av planen.

### **Ny bebyggelse**

#### **Övergripande**

Till detaljplanen finns ett framarbetat *bebyggelseförslag* som innehåller cirka 135 lägenheter fördelade på fyra huvudsakliga byggnadskroppar med ett gemensamt garage i suterräng. Bebyggelseförslaget är ett av många möjliga sätt att genomföra planen och förutsätter ett fullt utnyttjande av byggrätten.



### Kvarteret

De fyra byggnadskropparna är fem till sju våningar höga och är i sin utformning och gestaltning fyra separata hus som är sammanlänkade med smalare byggnadsdelar. Två av mellanrummen byggs igen helt, ett mellanrum får en portik med en trappa som löper mellan Spånga Kyrkväg och innergården och ett mellanrum förses endast med sammanlänkande balkonger.

Bebyggelseförslaget har balkonger och burspråk som kragar ut över gatan på kvarterets långsidor. Bebyggelsen kommer ligga dikt an viadukten och mötet hanteras av en så kallad *dilatationsfog* som tillhör kvartersmarken. Fasaderna ligger direkt vid den allmänna platsmarken utan förgårdsmark.

På innergården anordnas en lekplats samtidigt som det ges möjlighet till balkonger och privata uteplatser, men även till gemensamhetsytor såsom sittplatser. Utöver detta finns möjlighet för cykelparkering och växtbäddar som fyller en viktig funktion i att möjliggöra fördröjning av dagvattnet.

Lokaler för centrumändamål fyller en viktig funktion att ge ett levande gaturum. I detaljplanen har kvarteret delats upp i två områden och inom varje sådant finns ett ytkrav på lokal.



Placering av lokaler för centrumändamål. (Brunnberg & Forshed).

I detaljplanen regleras minimal yta i BTA för de två separata områdena genom användningarna C1 och C2. Planen garanterar

på så vis att en eller flera lokaler tillskapas mot Bromstensvägen, det läge där flest gående och cyklister väntas passera. Lokalerna kan väntas bidra till en mer trivsamt gatumiljö samt Bromstensvägens omvandling till stadsgata. Planen ställer krav på en eller flera lokal i resterande del av kvarteret, men med större frihet i placering.

### Gestaltning & utformning

Generellt har hänsyn tagits till den omkringliggande bebyggelsen i Spånga centrum för utformningen av det nya kvarteret. Gestaltningen har även, i den utsträckningen det varit möjligt, hämtat inspiration ifrån villastadens stora variation och utformningar. En **generell utformningsbestämmelse** i plankartan reglerar putsfasad utan synliga elementsskarvar samt att sockelvåningen får en avvikande gestaltning. Detta för att samspela med andra byggnader i Spånga och bidra till ett levande stadsrum med god arkitektur.

### Volymer

Lamellhus om fem till sju våningar är ett nytt inslag i Spånga och därför innehåller förslaget gestaltungsgrepp som bryter upp volymerna och ge ett mer småskaligt intryck.

I detaljplanen regleras byggnadsvolymer med byggrättens utformning. Den säkerställer även att fasaderna delas upp i flera sekvenser genom att de sammanlänkande delarna får snävare byggrätt. I höjd regleras volymerna av **högsta nockhöjd** ( $\triangleleft 00,0 \triangleright$ ) där variation mellan de olika byggnadsdelarna säkerställs genom olika höjdsättningar. Taklandskapet i Spånga centrum är av sådan karaktär att byggnadernas höjd inte behöver regleras med totalhöjd. Detta gör att solpaneler eller annan hållbar teknik inte omöjliggörs på taken.



Förslagens fasad mot sydöst (Brunnberg & Forshed).





*Förslagets fasad mot nordväst med viaduktens längsgående snitt i förgrunden (Brunnberg & Forshed).*



*Förslagets fasad mot nordöst (Brunnberg & Forshed).*



*Förslagets fasad mot sydväst (Brunnberg och Forshed).*

### *Tak*

Att uppnå en variation är en viktig del i gestaltningen och därför regleras typen av tak på de fyra huvudsakliga byggnadskropparna. Genom bestämmelserna **f1** och **f2** styrs takutformningen så att bebyggelsen, likt bebyggelseförslaget, får två byggnadskroppar med centreradnock och två byggnadskroppar med icke centreradnock.

Genom att bestämmelserna ligger omlott kommer två olika taktyper mötas i varje hörn av kvarteret enligt illustrationen nedan. Taken på länkarna regleras inte då dess storlekar gör att de inte påverkar helhetsintrycket i någon större utsträckning.



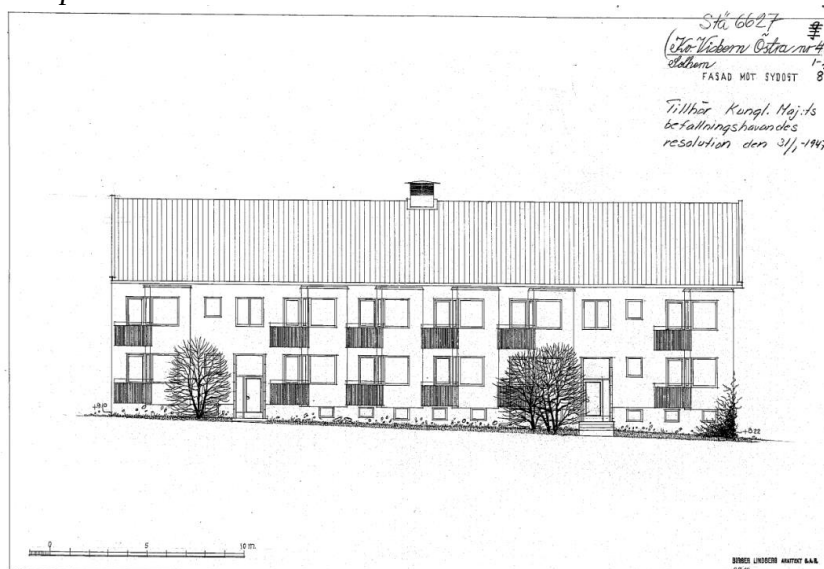


Vy på förslaget från Bromstensvägen, avvikelser kan förekomma (Brunnberg & Forshed).

### Frontespiser

De huskroppar som är placerade längs kvarterets kortsidor föreslås ha frontespiser som sträcker sig upp över takfötterna. De fyller delvis funktionen som trapphus och hisschakt, men har även en gestaltningsmässig inverkan då de bryter upp husens fasader i kortare sekvenser. Bestämmelsen **f3** reglerar dels att husen längs kvarterets kortsidor får den avvikande takvinkel som presenteras i bebyggelseförslaget, dels möjliggör den frontespiserna.

### Burspråk



Burspråk och balkonger på befintligt hus. (Ursprunglig bygglovsritning)

Som en subtil påminnelse om karaktärsdragen hos de befintliga husen på platsen och även som ett sätt att göra fasaderna mer

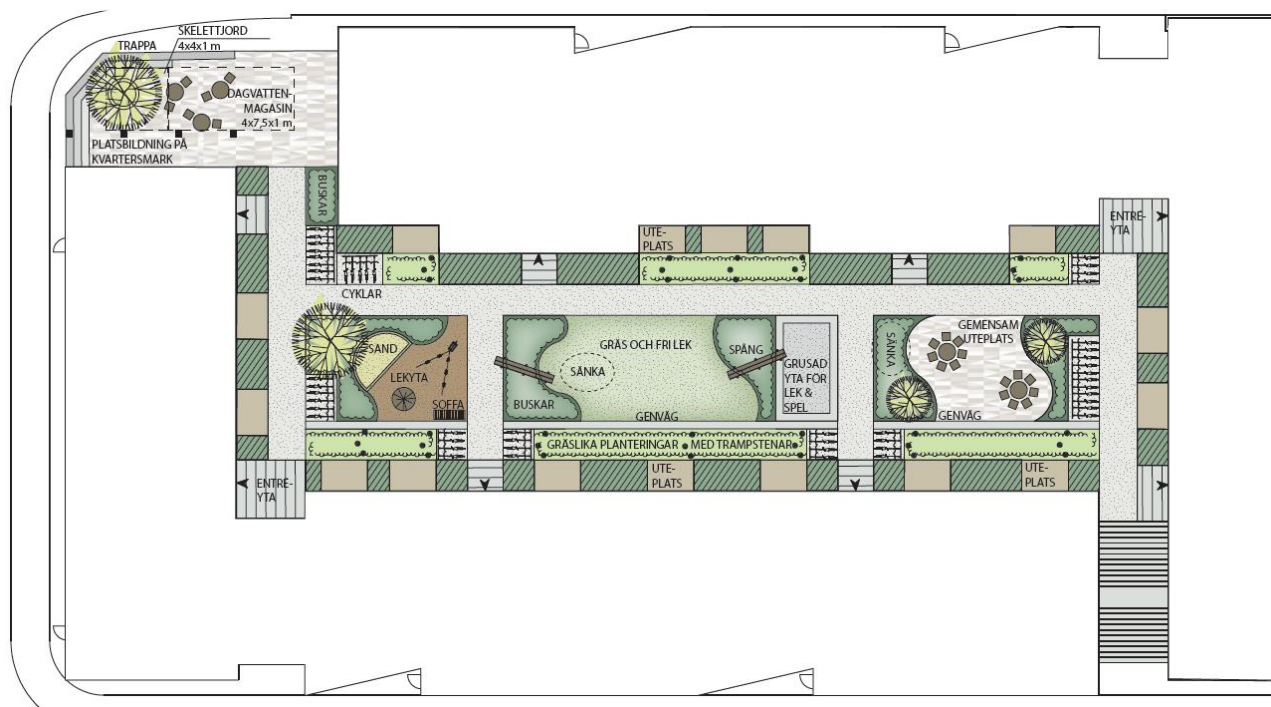
variationsrika kommer burspråk att tillåtas i detaljplanen. Genom en generell bestämmelse om att **utkragande byggnadsdelar tillåts** på plankartan ges möjlighet för dessa att kraga ut ovanför den allmänna gatan. De utkragande byggnadsdelarna begränsas genom en sammanlagd bredd per våning och individuella begränsningar i djup och bredd. På detta vis undviks att hela fasaden kragar ut som ett stycke.

### *Balkonger*

Likt den befintliga bebyggelsen så ackompanjeras burspråken av balkonger i det nya bebyggelseförslaget. Även dessa får plats inom den generella bestämmelsen om utkragande byggnadsdelar. Möjlighet till större balkonger finns över innergården.

### *Innergård*

På kvarterets innergård ges i bebyggelseförslaget plats åt cykelparkering, växtbäddar, gemensamma ytor och privata uteplatser för lägenheter i innergårdens bottenplan. Gårdens yta regleras med s.k. ring-prick-mark, vilket möjliggöra garaget undertill, men ingen ytterligare bebyggelse ovan gården. Balkonger medges över gården enligt tillägg i bestämmelsen. Balkongerna placeras i bebyggelseförslaget direkt ovanför privata uteplatserna och ianspråktar alltså inga gemensamma ytor.



Förslag på hur den underbyggda innergården kan utformas (Norconsult).

Innergårdens höjd regleras i bestämmelsen **högsta tillåtna höjd på gården (n+0.0)**. Denna höjd möjliggör ett jorddjup på 800 mm, vilket är nödvändigt för att större växtlighet ska kunna frodas på innergården. Då tillgången på parkområden i Spånga är låg är det viktigt att skapa goda möjligheter för rekreation för dem boende på kvartersmarken. För att säkerställa innergårdens kvalitet ur barnperspektivet införs bestämmelsen **lek** på plankartan.

Gården kommer att nås dels via byggnadernas trapphus, men även via de två släppen. En av öppningarna utgörs av en portik som regleras med bestämmelsen **f4**. Den andra öppningen säkerställs i plankartan genom begränsningar i byggrättens utformning.

### Platsbildning

#### *Korsning Spånga Torgväg/Spånga kyrkväg*

Stora delar av kvartersmarken får bebyggas. Endast en yta utanför innergården där plankartan reglerar att **byggnad får ej uppföras**. Hörnet där denna yta ligger utgör en fond för Spånga Torgväg som har en småskalig karaktär med mindre butiker och andra inrättningar. För att bygga vidare på denna karaktär, som även kännetecknar Spånga centrum i stort, avsätts denna yta för en mindre platsbildning. Denna kan användas för exempelvis uteservering, och på så vis bidra till gatulivet.



*Möjlig platsbildning vid korsningen Spånga Torgväg / Spånga Kyrkväg (Brunnberg & Forshed).*

Ytan ligger på kvartersmark, vilket ger möjlighet för verksamhetslokalerna att råda över platsen. För att tillskapa extra yta till platsen finns bestämmelsen **f5** på detaljplanen och reglerar

en arkad i bottenvåningen på den södra byggnadskroppen. Denna medför även att huset blir mer varierat i sin utformning.

Platsbildningen skapar även utrymme för ett dagvattenmagasin under mark. Fördröjning i detta magasin är nödvändigt för att klara stadens dagvattenpolicy enligt den dagvattenlösning som presenteras till bebyggelseförslaget.

#### *Parkeringsyta*

Den tillkommande bebyggelsen har goda förutsättningar att bidra till en tryggare känsla på parkeringsplatsen norr om kvarteret som ligger vid och delvis under Spångaviadukten. En genomsiktlig fasad lyser upp området under mörka timmar och placering av en entré mot parkeringsytan väntas leda till ett ökat folkflöde. En generell utformningsbestämmelse reglerar att minst 25% av suterrängvåningens fasad som vetter mot detta utrymme ska utföras i genomsiktligt material. Allt under viadukten bör tolkas som suterräng.



*Bebyggelseförslaget sett från bussterminalen med parkeringsyta i förgrunden, avvikelser kan förekomma (Brunnberg & Forshed).*

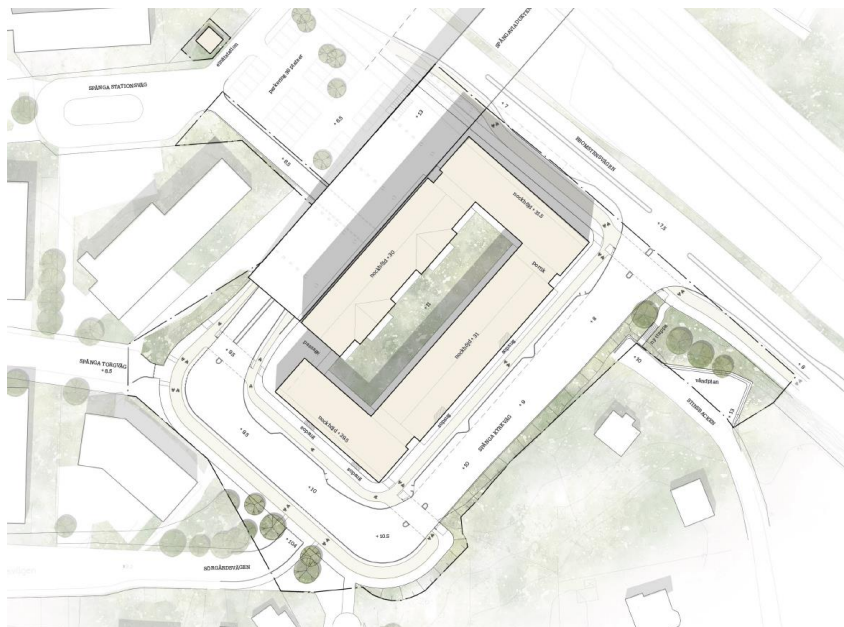
#### *Elnätstation*

De tillkommande lägenheterna medför att en ny lokal nätstation behöver upprättas i närheten av den nya bostadsbebyggelsen. Ett område för elnätstation, E, har därför införts nordväst om Spånga Stationsväg. Riskavstånd hålls till befintlig bostadsbebyggelse. Anläggning regleras i höjd med högsta tillåtna nockhöjd och har därutöver ett utförandekrav gällande lägsta nivå för teknisk utrustning.



## Gator och trafik

### Gatunät



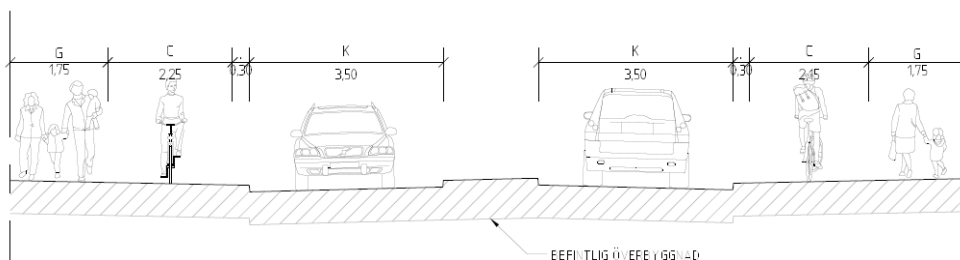
Förslag (Nivå Landskapsarkitektur).

Detaljplaneförslaget innebär en uträtning av Spånga Kyrkväg, tre svängar blir vinkelräta vilket medför bättre framkomlighet för kollektivtrafikens fordon. Längs med den omdanade vägen finns utrymme för dagvattenhanting, separerande gång- och cykelbanor samt angörings- och parkeringsfickor till kvarteret. Den smala lokalgatan Stinsbacken som ansluter från Solhem villastad i öst stängs av för genomfartstrafik. **Föreskrivna plushöjder (+0.0)** är införda på plankartan för att reglera lutning på gatumarken.

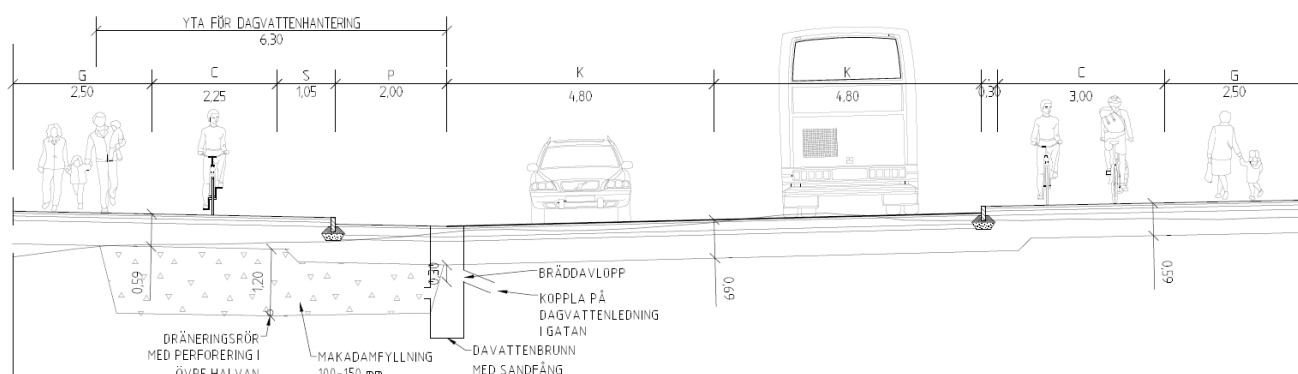
Angöring till kvarterets garage kommer att ske på en ny allmän gata som sträcker sig mellan kvartersmarken och Spånga Stationsväg. Gatan syftar endast till att lösa tillgängligheten till den nya bebyggelsen och till fastigheten Slode 4, den blir smal och ingen vändplats anläggs i slutet av den. Trafiken på denna gata kan väntas bli mycket begränsad och framkomlighet för motorfordon skall inte prioriteras.

All gatumark i planen regleras med **GATA** vilket medger fordons-, gång- och cykeltrafik. Föreslagna åtgärder kring gång- och cykelbanor ryms inom detta gatuområde, detta gäller även tillhörande belysning. Genom denna flexibla bestämmelse finns utrymme för justeringar i framtiden och även möjligheter att eventuellt använda utrymmet under bron för cykelparkering kopplat till Spånga station.

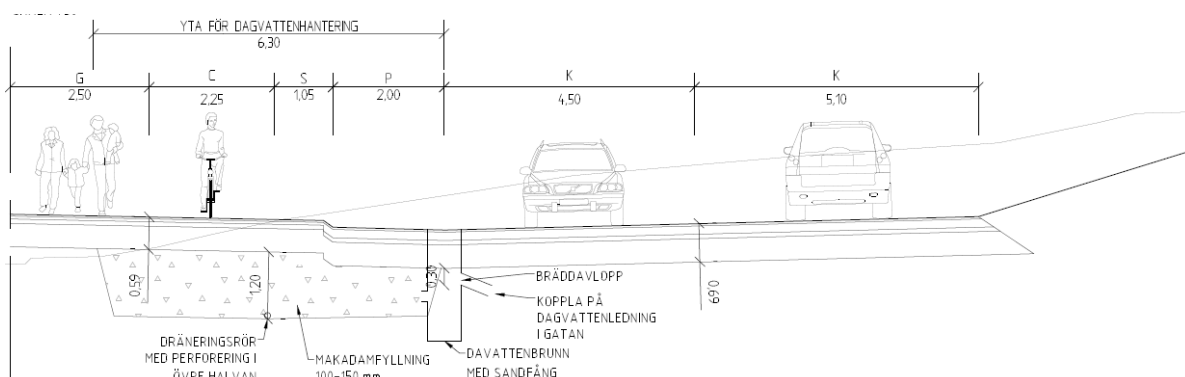




Typsektion för Spånga Kyrkväg över Spångaviadukten, avvikelser kan förekomma. (Sweco)



Typsektion för Spånga Kyrkvägs sydvästra del, avvikelser kan förekomma. (Sweco)



Typsektion för Spånga Kyrkvägs sydöstra del, avvikelser kan förekomma. (Sweco)

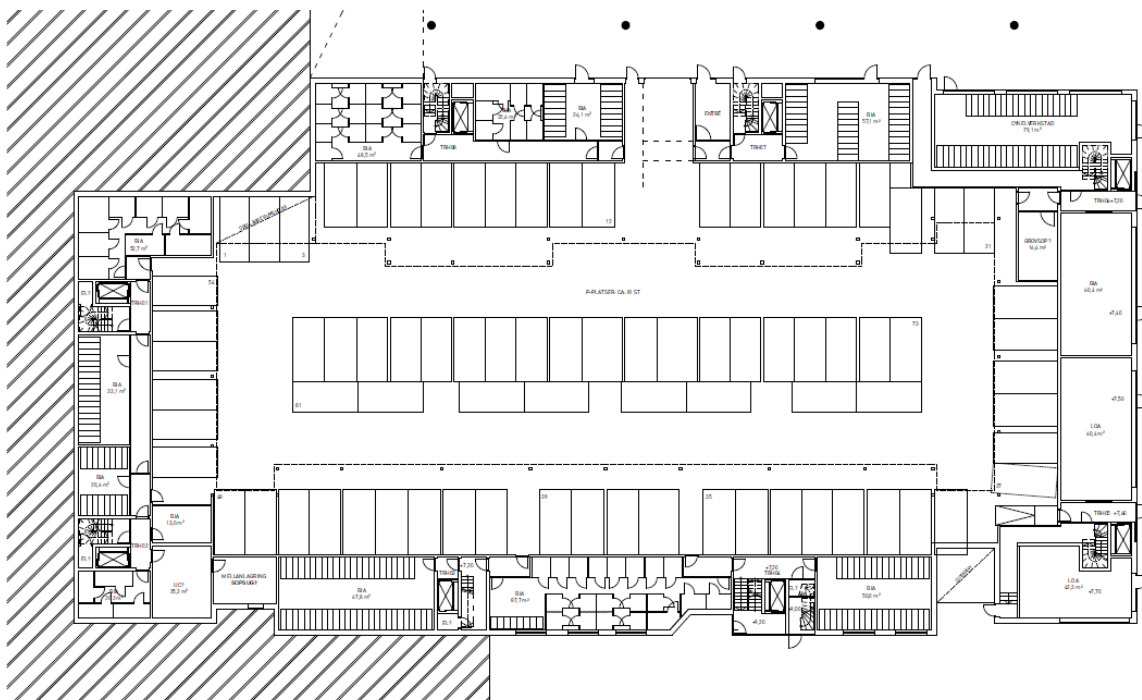
### Biltrafik

Stinsbackens anslutning till Spånga Kyrkväg stängs av för fordonstrafik och får en vändplats mot Bromstensvägen som dimensioneras för tolv meter långa fordon. En trappa byggs mellan vändplatsen och Bromstensvägen för gångtrafikanter och cyklister.

### Bilparkering

Vad gäller kvartersmarken är all parkering förlagd till garaget, bebyggelseförslaget uppfyller stadens policy för gröna p-tal. Det projektspecifika parkeringstalet har identifierats till 0,50 (inklusive besöksparkering) för det aktuella projektet. Det motiveras av hållplatser för pendeltåg och bussar finns inom gångavstånd till planområdet, men längre än 7 km avstånd till

city och begränsat utbud av service. Besöksparkering ordnas i garage på kvartersmark. Bebyggelseförslaget har en jämn fördelning av stora och små lägenheter och därför görs inget avdrag eller påslag av parkeringstalet. Detaljplanen möjliggör för en rad mobilitetstjänster men bebyggelseförslaget innehåller inga sådana.



*Suterräng plan för bebyggelseförslaget. (Brunnberg & Forshed)*

#### Gång- och cykeltrafik

Separata gång- och cykelbanor byggs på Spånga Kyrkväg. Inom ramen för detta projekt anläggs endast sträckan mellan Spångaviadukten och korsningen med Stormbyvägen på båda sidor om vägen. Separat gång- och cykelbana anläggs mot den nya kvartersmarken på sträckan mellan Bromstensvägen och korsningen med Stormbyvägen. Cykelbanans mått blir där 2,25 meter och gångbanans 2,5 meter. Längs Bromstensvägen ger gatuutrymmet plats åt separata gång- och cykelvägar, dock endast längs vägens södra sida.

Vad gäller kvartersmark så uppfyller bebyggelseförslaget stadens policy för gröna cykel-P-tal. Projektet har ett cykelparkeringstal på 3,0 platser per 100 kvadratmeter ljus BTA, parkering av cyklar sker på innergården och i cykelrum i gatuplan.

#### Kollektivtrafik

När Spånga Kyrkväg rätas upp väntas framkomligheten för busstrafik förbättras. Långa ledbussar har i dagsläget svårt att ta den snäva kurvan i korsningen Sörgårdsvägen/Spånga Kyrkväg.

#### Tillgänglighet

Angöring till kvarteret sker dels via angöringsfickor vid Spånga Kyrkväg och Bromstensvägen, dels från garaget. Ingen angöring sker från viadukten. Bebyggelseförslagets åtta trapphus är tillgängliga. Då större fordon ej ryms under viadukten hänvisas exempelvis flyttlaster endast till angöringsfickorna.

Gatan längsmed kvarterets sydöstra sida lutar. Tillgängligheten till de entréer som ligger längs denna gata ska lösas inom kvartersmarken. Det har i bebyggelseförslaget lösts med att entréerna ligger i inskjutna nischer där lutningen tas upp. Även viadukten lutar, men då tillgängligheten till de trapphus som vetter mot den, löses en våning ner vid vändzonen, är tillgänglighetskravet en alternativ åtgärd för entréerna ut mot viadukten.

#### Planens avgränsning

Detaljplanens gräns är styrd i huvudsak av systemhandlingsunderlag för Spånga Kyrkvägs ombyggnad. Även befintliga fastighetsgränser och befintliga användningsgränser utgör delar av planens gräns. Vissa delar av planområdesgränsen är dragna utan någon befintlig gräns som referens. Område för elnätstation utgör en satellit för att inte planlägga mer än nödvändigt.

#### Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele och energiförsörjning  
Vatten och avlopp, telenät samt fjärrvärme finns utbyggt i området, men kommer behöva ledas om i samband med exploateringen. Befintliga system på platsen utnyttjas. För att säkra elförsörjningen till den nya bebyggelsen uppförs en ny lokal nätstation.

#### Avfallshantering

Avfallshantering är i bebyggelseförslaget tänkt att ske med mobil sopsug med anslutningspunkt längs kvarterets sydöstra sida. Ett grovsoprum är i förslaget lokaliserat till bebyggelsens nordöstra sida. Vid både planerad sopsugskoppling och planerat grovsoprummet finns möjlighet till angöring i angöringsfickor. Sopsugsbilen måste vara utrustad med arm då en cykelbana skiljer byggnaden från möjlig angöring.

### Räddningstjänst

Framkomlighet och ytor för räddningstjänstens fordon bedöms kunna klaras. Inga gator runt kvarteret lutar mer än 5%. Den föreslagna bebyggelsen har åtta genomgående trapphus.

## 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 studeras under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

### Naturmiljö

Föreslagen exploatering innebär att det i huvudsak är redan bebyggd mark eller hårdgjorda ytor som tas i anspråk. Längs Spånga Kyrkväg och längsmed Bromstensvägen är det i dagsläget naturmark där träd kommer behöva fällas i samband med att vägen dras om och vändplan tillskapas. Ingen vegetation kan förväntas sparas inom detaljplanen.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Bällstaån (SE658718-161866) för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Bällstaån i större grad än i dagsläget. Detaljplanen reglerar inte dagvattenhanteringen utan säkerställer endast att erforderliga lösningar är möjliga.

Dagvatten från planområdet fördröjs och renas inom både kvartersmarken och den allmänna platsmarken innan avledning sker till Bällstaån. Inom kvartersmarken föreslås en kombinerad lösning bestående av skelettjord och regnbäddar. Genom att dimensionera dessa till minste 30 m<sup>2</sup> respektive 90 m<sup>2</sup> uppnås Stockholms stads åtgärdsnivå 20 mm. Dagvattenflödet till den hårt belastade Bällstaån kommer därmed att fördröjas samtidigt som beräkningar med schablonvärden visar att föroreningshalten också kommer att minska. Regnbäddarna har plats på innergården och skelettjorden får plats under den lilla torgytan



vid korsningen Spånga Kyrkväg/Spånga Torgväg. En viss andel av regnbäddarna på innergården föreslås vara nedsänka för att under skyfall kunna fyllas upp och fördröja regnvattnet.

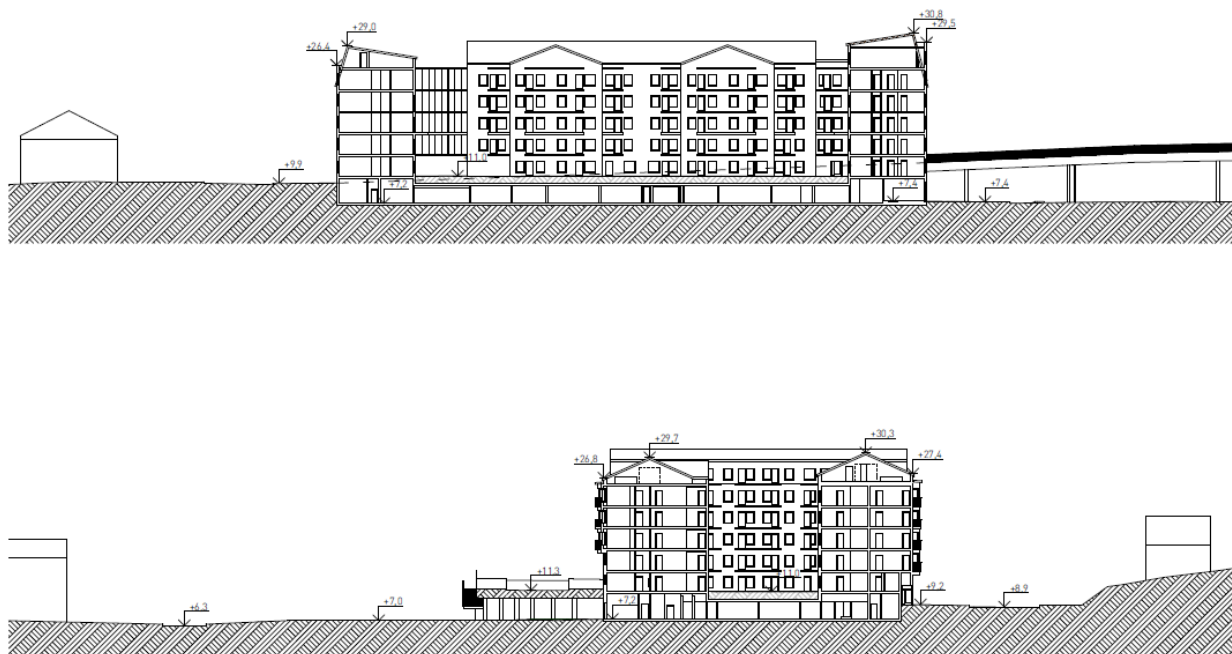
Den föreslagna lösningen för allmän platsmark är fem stycken makadammagasin då ytorna för hantering av dagvatten är mycket begränsade. I dagsläget finns det varken någon fördröjning eller rening och dagvattnet rinner direkt ut i Bällstaån. Föreslagen dagvattenlösning innebär att dagvattnet fördröjs vilket medför ett mindre och jämnare flöde till recipienten samtidigt som föroreningshalten minskar vilket blir en tydlig förbättring i jämförelse med befintliga förhållanden.

För att beräkna planerade dagvattenlösningars erforderliga fördröjningsvolym har beräkningarna utförts med utgångspunkt att lösningen skall kunna omhänderta de första 20 mm nederbörd (åtgärdsnivå 20 mm). För att tillräcklig fördröjning ska uppnås behöver makadammagasinen utformas så att de har en total volym om cirka 100 m<sup>3</sup>. Med 30 % porositet och 1,2 meters mäktighet för makadammagasinen så innebär detta att en yta om cirka 280 m<sup>2</sup> behöver tas i anspråk för dagvattenlösningar. I lösningsförslaget till detaljplanen delas den erforderliga volymen upp på ett flertal magasin placerade under gatan.

De fem magasinerna har, med ett undantag, dimensionerats för att klara av volymer i enlighet med Stockholm stads åtgärdsnivå. Anledningen till att åtgärdsnivån inte i sin helhet kan efterlevas är utrymmesbrist. Föreslagen lösning kommer trots detta innebära en betydande förbättring med avseende på föroreningshalter i dagvatten och föroreningsbelastning på recipienten.

### **Stadsbild**

Kvarteret, som egentligen är ett och samma hus, är ett relativt stort inslag i Spånga centrum där småskalighet är ett signum. Många av detaljplanens bestämmelser syftar till att säkerställa åtgärder som ger den nya bebyggelsen ett mer småskaligt intryck.



Sektioner över förhållandet mellan ny bebyggelse och befintliga i närheten (Brunnberg & Forshed).

Mälarbanan och Bromstensvägen utgör tillsammans ett storskaligt landskapsrum och befintlig punkthusbebyggelse längs Bromstensvägen är högre än denna föreslagna bebyggelse. Påverkan på stadsbilden i Spånga centrum bedöms som acceptabel.

### Befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelsen på platsen är med den nu gällande stadsplanen planstridig och kommer fortsättningsvis vara det. De kommer att rivs i genomförandet av denna detaljplan.

### Gator och trafik

Enligt den parkeringsstudie som tagits fram för Spånga finns det i dagsläget mer än tillräckligt med parkeringsplatser för bilar. Den nya kvartersmarken tar viss befintlig parkering i anspråk. Bostadsbebyggelsen bidrar till en större känsla av trygghet till närområdet än en parkeringsplats och privatbilismen bör inte premieras i en växande stad där hållbarhet ligger i fokus. Den ej genomförda stadsplanen från 1970 medger parkering på stora delar av den föreslagna kvartersmarken, planförslaget innebär därför att stora parkeringsytor tas i anspråk för bostadsbebyggelse.

Framkomligheten för kollektivtrafiken kommer öka.

I övrigt väntas inte kollektivtrafiken påverkas mer än en viss ökning av passagerarunderlaget i Spånga centrum.

**Kulturhistoriskt värdefull miljö**

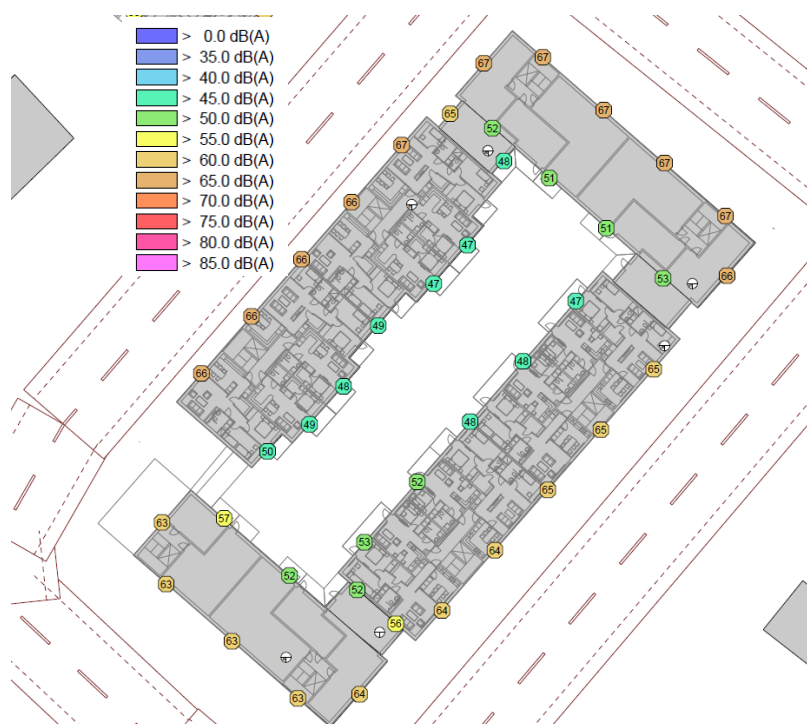
Den befintliga bebyggelsen har bedömts ha ett kulturhistoriskt värde. Rivningslov beviljades för dessa 9 mars 2018.

Spånga Kyrkvägs ursprungliga sträckning mellan Bromstensvägen och Sörgårdsvägen kommer i och med planens genomförande att dras om. Stadsbyggnadskontoret anser att det kulturhistoriska värdet som vägdragningen besitter inte väger tyngre än de vinster genomförandet innebär. I synnerhet inte då vägen i sin helhet redan har fragmenterats på ett flertal ställen.

Inga byggnader i Spånga är kulturhistoriskt klassificerade av Stadsmuseet ännu, däremot är stora delar av Solhem villastad utpekade som ett område av kulturhistoriskt värde. Planens genomförande innebär att Spånga centrum, med en helt ny bebyggelse, smyger sig närmare villastaden. Det befintliga, dock planstridiga, grönområdet längs planen sydöstra sida utgör alltså en buffert mellan centrumbebyggelsen och villastaden. Landskapsbilden i villastaden bedöms därför inte förändras nämnvärt.

**Störningar och risker****Buller**

Gällande nationella riktvärden för ljudnivåer från väg- och spårtrafik återfinns i § 3, § 4 samt § 5 i SFS nr 2015:216, Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, med tillägg enligt SFS nr 2017:359. Minst hälften av boningsrummen är vända mot fasad med högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå. För beräkning av ljudnivåer från tågtrafik har framtida utbyggnad av Mälarbanan beaktats. Antalet spår i beräkningsmodellen är fyra där utbyggda spår har förlagts mellan befintliga spår och planområdet.



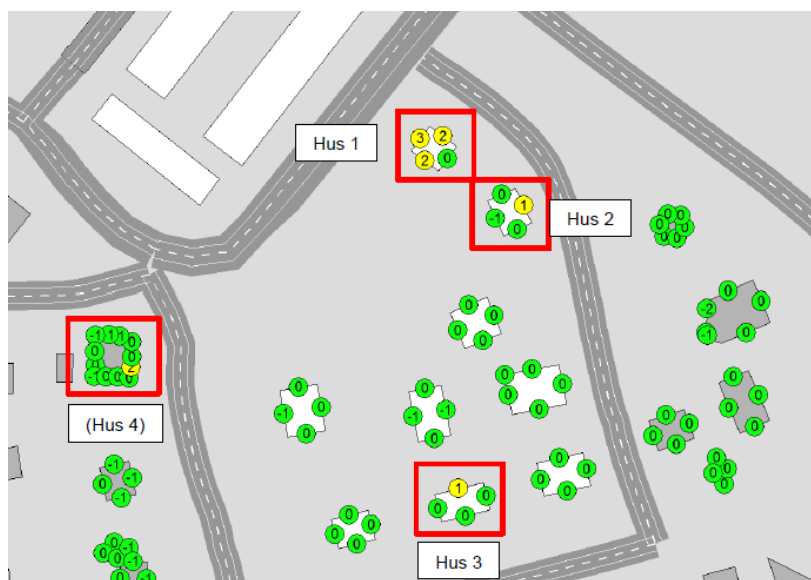
Ekvivalent ljudljudnivå  $L_{qAeq}$  dB(A) från väg- och tågtrafik vid värsta utsatta del av fasad (ACAB).

I det bebyggelseförslag som tagits fram löses bullsituationen genom den relativt slutna innergården. Samtliga lägenheter i bebyggelseförslaget har minst hälften av sina boningsrum vända mot den, då detta är en förutsättning för att uppnå acceptabla bullernivåer regleras detta i detaljplanen. Ytterligare en förutsättning för att uppnå gällande krav är att gapet mellan huskropparna i kvarterets sydvästra hörn byggs igen med balkonger. Dessa balkonger kommer att behöva glasas igen helt på ena sidan, d.v.s. 50%. Den tvingande bestämmelsen **m2** reglerar detta och syftet är att glappet ska täckas helt (utom för en passage i gatuplanet), se röd markering i bild över planlösningen nedan. Bestämmelsen **m2** kompletteras av bestämmelsen **f6** för att reglera möjlighet till stöttepelare samt tvinga genomsiktighet för balkongerna.



Planlösning för normalplan i bebyggelseförslaget, nödvändig glasing markerad med rött (Brunnberg & Forshed).

Spånga Kyrkväg är en källa till buller och kommer i och med planens genomförande flyttas närmare befintlig villabebyggelse. Tre hus i anslutning till Spånga Kyrkväg får förhöjda beräknade bullernivåer från vägtrafik med Spånga Kyrkvägs nya läge. Av dessa överskrider två hus riktvärdet för vägbuller vid befintliga bostäders fasad. Riktvärdet för när skyddsåtgärder normalt bör övervägas överskrids dock inte för något av husen. Den förändring i bullersituation som planen medför bedöms som acceptabel.



Förändring i beräknade ekvivalenta ljudnivåer från vägtrafik vid fasad(dB).  
(Sweco)



#### Vibrationer

På grund av de geotekniska förutsättningarna på platsen och av tät busstrafik kring kvarteret och Mälarbanans närhet behöver hänsyn tas till vibrationer. Byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger gällande riktvärden, detta säkerställs på plankartan genom en generell bestämmelse.

#### Översvämningsrisker & Ytvattenavrinning

Området är generellt kuperat och inga instängda områden kommer finnas kvar efter planens genomförande. Befintlig topografi leder vatten till dagvattenbrunnar. För att inte utbyggnaden av området ska öka belastningen på ledningarna vidtas möjliggörs inom planen åtgärder för att fördröja dagvatten inom planområdet. Ingen fördröjning av vatten sker i nuläget, planens genomförande bedöms därför förbättra översvämningssituationen vid ett skyfall.

Bostadsbebyggelsen ligger inte inom riskzon för översvämning, därtill är det inte tillåtet att inreda bostäder i bebyggelsens suterrängvåning vilket minskar risken för personskada vid ett skyfall som är kraftigare än ett 100-årsregn.

Elnätstationen ligger inom område för översvämning med ett maximalt djup om 1 meter. Detaljplanen säkerställer att teknisk utrustning placeras ovanför denna nivå. I övrigt åligger det fastighetsägaren att beakta skyfallssituationen vid uppförandet anläggningen.

#### Farligt gods

Mälarbanan är en transportled för farligt gods, men även på Bromstensvägen går en mindre mängd trafik med farligt gods. Avståndet mellan närmaste fasad och spårmitt för det sydligaste spåret efter ombyggnaden är 43 meter. Av denna anledning införs en bestämmelse, **m1**, om att friskluftsintag ska riktas från Mälarbanan, krav på fasadmaterial och riktning på utrymningsvägar på plankartan för att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka. Med detta bedöms risknivån som acceptabel.

#### Strålning

Hela E-området, menat för elnätstationen, ligger som minst åtta meter från närmaste bostadsbebyggelse och uppfyller således gällande krav för elektromagnetisk strålning i bostad. Ingen

outnyttjad byggrätt för bostäder ligger heller inom åtta meter från E-området.

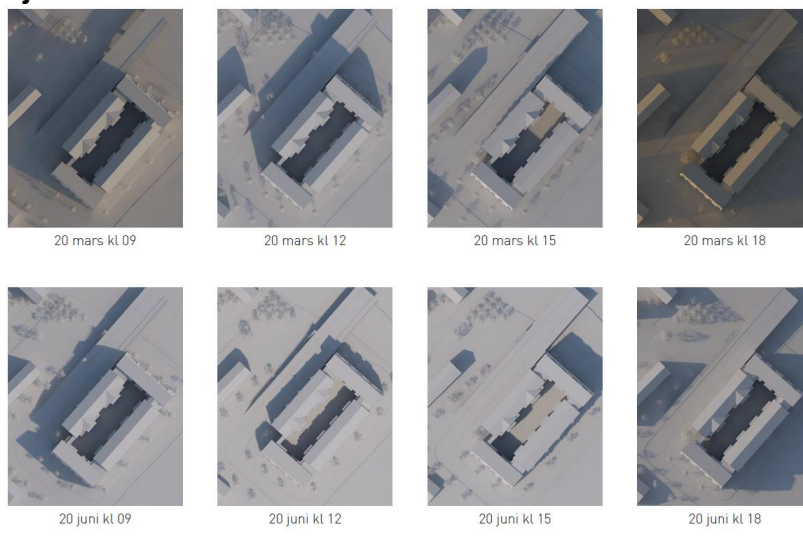
#### Markföroreningar

Kända föroreningar finns inom planområdet. Efter rivning av befintlig bebyggelse kommer ytterligare markprover behövas. Efter utförda undersökningar ska en samlad riskbedömning av påträffade föroreningar utföras samt en bedömning av åtgärdsbehov. Marken skall vara sanerad för avsedd användning innan startbesked ges, detta säkerställs med bestämmelse om villkor för lov på plankartan.

#### Ras och skred

Grundläggningsförhållandena på platsen är komplicerade. De planerade husen är sex våningar höga och ska byggas på mark med starkt varierande jorddjup. Det föreslås att byggnaderna pålas. I vissa partier är djup till berg cirka 1,5 – 2 m och där kan det finnas behov för att sätta plintar på berg alternativt borra pålar ner i berg på grund av det begränsade djupet. Med hänsyn till befintlig bro är det också vara aktuellt med borrade pålar för att minimera påverkan på befintliga pålar för brofundament. I flera borrhälsor har block påträffats vilket ska beaktas vid byggnationen. Det finns risk för bortslagning av pålar om man väljer att slå pålar. Ledningsanslutningar bör göras flexibla för att klara sättningsdifferens mellan gata/mark och pålad byggnad. Det åligger fastighetsägaren att anlägga bebyggelsen på ett säkert sätt som inte äventyrar människors hälsa och säkerhet. Risken för ras och skred efter planens genomförande bedöms som acceptabla.

#### Ljusförhållanden



Solstudie för bebyggelseförslaget (Brunnberg & Forshed).

Innegården, med en ungefärlig yta på 975 m<sup>2</sup>, har relativt låg tillgång på naturligt solljus. Under vintermånaderna skuggas drygt halva innergården under dagens ljusaste timme. Fasader mot innergården måste förses med ljusa och reflekterande material för att klara kravet på dagsljus. Växtlighet på innergården måste väljas utifrån dessa förutsättningar.

Kringliggande byggnader skuggas inte i någon större utsträckning av den tillkommande bebyggelsen. En eventuell exploatering på parkeringsyta nordväst om viadukten skulle inte heller beröras i någon högre grad av denna planen ur skuggaspekten.

### **Barnkonsekvenser**

Brist på parkmark råder i Spånga och endast mindre grönytor i Spånga centrum kan nås från planområdet utan att passera biltrafik. En lekplats regleras på innergården för att säkerställa närlek för de boende i kvarteret. Bebyggelsen ligger med god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelvägnät vilket är positivt för äldre barns autonomi.

### **Tidplan**

Planen genomförs med standardförfarande. Planens preliminära tidplan är:

Godkännande i SBN: 14 november 2019

Antagande i KF: Februari 2020

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov.

Exploateringskontoret ansvarar för att en överenskommelse om exploatering med försäljning av mark tecknas mellan staden och byggaktören. Exploateringskontoret ansvarar även för nybyggnad av gång-, cykel- och bilvägar, omläggning av ledningar och ombyggnad av berörd del av Spånga Kyrkväg.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på exploateringskontorets och byggaktörens initiativ och bekostnad.

Byggaktören finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse och anläggningar på kvartersmark samt iordningställande av utemiljöer på kvartersmark.

Byggaktören bekostar och genomför de återställande- och anslutningsarbeten i allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändiga.

#### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

#### Avtal

Överenskommelse om exploatering kommer att upprättas mellan Stockholms stads exploateringskontor och AB Borätt. Avtalet ska vara godkänt innan antagande av detaljplanen sker.

### Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintlig stadsplan 6945 och befintlig detaljplan Pl 94062 helt upphör att gälla inom planområdet. Inom området gällande fastighetsplan, FP92068, upphör att gälla inom detaljplaneområdet. Lämplig gatufastighet bedöms kunna bildas med hänvisning till det allmänna intresset, övriga delar av fastighetsplanen upphävs i ett senare skede.

### Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Detaljplanen omfattar del av Solhem 16:1, 19:15 och 19:16, Solhem 20:1, 20:2, 20:3, 20:4 och 19:8, Örjan s:27, del av Örjan

24, 25 och 26 samt del av Slode 4. Slode 4 ägs av H.T.A.  
Fastigheter AB, övriga fastigheter ägs av Stockholm stad.

#### Användning av mark

Planområdet omfattar mark som idag används för bostäder, verksamheter, natur, gator, parkering och upplag.

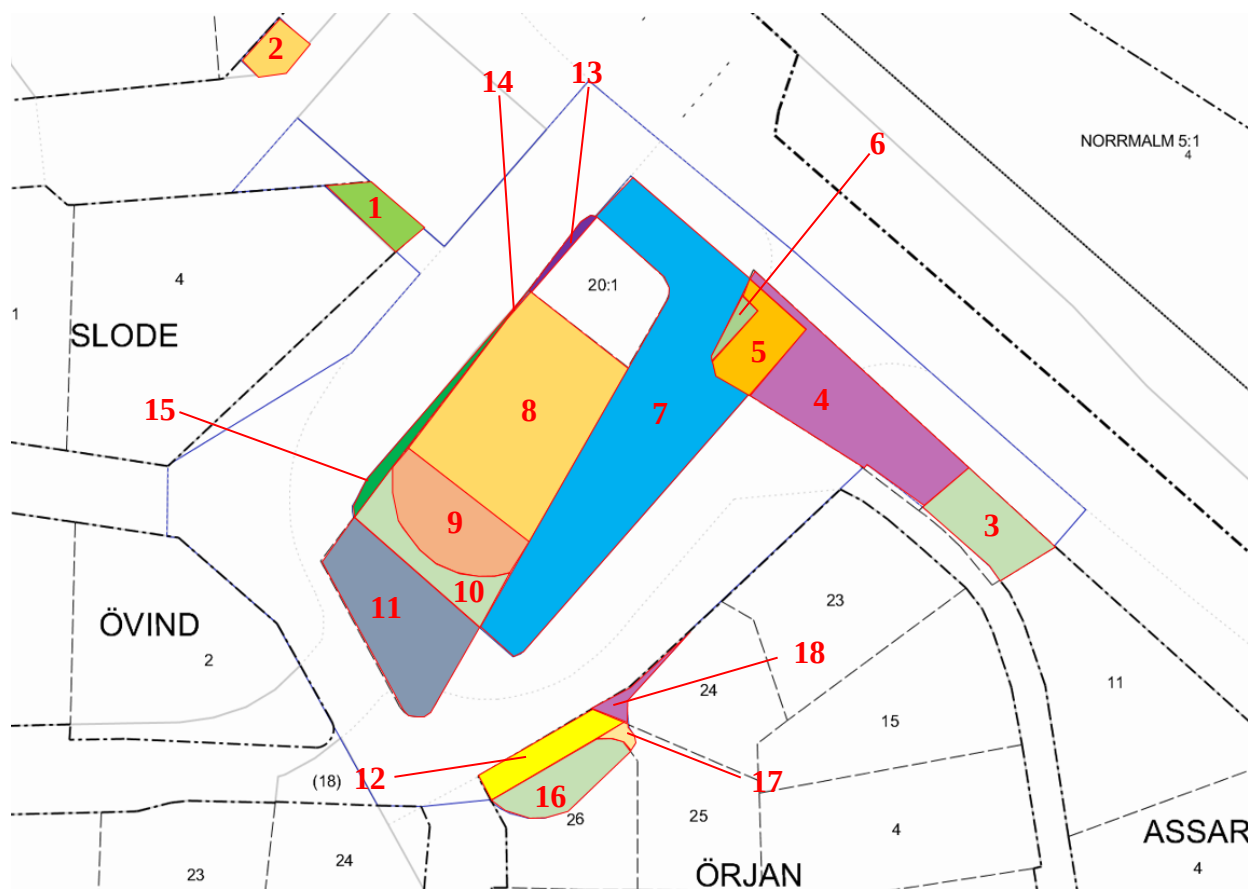
#### Fastighetsbildning

Lämpligheten avseende fastigheters utformning prövas vid lantmäteriförrättning.

För att genomföra planen krävs fastighetsreglering av allmän platsmark till kvartersmark med användning bostad, centrum och teknisk anläggning. Privatägd allmän platsmark kommer fastighetsregleras till stadens ägo och utgöra en del av gatumarken. Kvartersmark ägd av staden kommer att regleras till allmän platsmark i form av gata.

Fastigheten Solhem 20:1 avses utgöra grunden för den nya bostadsfastigheten. Stomfastigheten Solhem 16:1 avses tilldelas övriga markområden på allmän platsmark. En ny fastighet avses bildas för E-område. Fastigheter som avses att upphöra är Solhem 19:8, 20:2, 20:3 och 20:4 och Örjan s:27.





Markområden som ska fastighetsregleras i samband med planens genomförande.

- 1 – Del fastigheten Slode 4 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 2 – Del av fastigheten Solhem 16:1 som avses övergå till ny fastighet för E-område.
- 3 – Del av fastigheten Solhem 19:15 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 4 – Del av fastigheten Solhem 19:16 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1
- 5 – Del av fastigheten Solhem 19:16 som avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.
- 6 – Fastigheten Solhem 19:8 avses övergå till fastigheten Solhem 20:1
- 7 – Del av fastigheten Solhem 16:1 som avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.
- 8 – Del av fastigheten Solhem 20:2 som avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.
- 9 – Fastigheten Solhem 20:3 avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.
- 10 – Del av fastigheten Solhem 20:4 som avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.

- 11 – Del av fastigheten Solhem 20:4 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 12 – Fastigheten Örjan s:27 avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 13 – Del av fastigheten Solhem 20:1 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 14 – Liten del av fastigheten Solhem 20:2 som avses övergå till fastigheterna Solhem 16:1.
- 15 – Del av fastigheten Solhem 16:1 som avses övergå till fastigheten Solhem 20:1.
- 16 – Del av fastigheten Örjan 26 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 17 – Del av fastigheten Örjan 25 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.
- 18 – Del av fastigheten Örjan 24 som avses övergå till fastigheten Solhem 16:1.

#### Markavvattningsföretag

I anslutning till planområdet ligger markavvattningsföretagen Viksjö, Jakobsberg, Kalfhälla m.fl från 1886 (AB\_2\_0019) och Sänkning av Spångaån från 1922 (AB\_6\_0201). Företagen startade innan det kommunala vatten- och avloppssystemet byggdes ut. Dokument som styrker att företagen är aktiva har inte återfunnits och frågan har därför inte utretts vidare då det anses obehövligt.

#### Ekonomiska frågor

Stadens kostnader i projektet utgörs av nybyggnad av gång-, cykel- och bilvägar, omläggning av ledningar, ombyggnad av del av Spånga Kyrkväg och Stinsbacken samt förvärv av mark tillhörande fastigheten Slode 4.

#### Ersättning vid markförvärv/försäljning

Kvartersmark kommer att säljas till AB Borätt efter genomförd fastighetsbildning och regleras i av exploateringskontoret träffat avtal.

#### Kostnader inom kvartersmark

Byggaktören står för exploateringskostnaderna inom kvartersmarken.

#### Tekniska frågor

##### Vatten, avlopp, el och tele

Ledningar för vatten, avlopp, el och tele finns redan framdragna till planområdet. Planerad bebyggelse avses anslutas till befintliga ledningssystem.

**Dagvatten**

Byggaktören ansvarar för dagvattenhantering på kvartersmark i samråd med Stockholm Vatten och Avfall. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Efter fördröjning och rening enligt stadens dagvattenpolicy släpps dagvattnet ut i det kommunala nätet.

**Befintlig bebyggelse**

Exploateringskontoret ansvarar för rivning och iordningsställande av mark innan försäljning.

**Marksanering**

Staden ansvarar för att erforderliga åtgärder genomförs vad gäller markföroreningsfrågan innan startbesked ges för ny bebyggelse.

**Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.