

**Handläggare**

Julia Nedersjö

Telefon 08-508 27 234

**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

**Startpromemoria för planläggning av Saima 1  
m.fl i stadsdelarna Akalla och Husby (ca 1000  
lgh, skola och park)****Förslag till beslut**

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Thomas Stoll

Avdelningschef

Louise Heimler

Enhetschef

**SAMMANFATTNING**

Syftet med detaljplanen är att göra ett tillägg till stadsdelarna Akalla och Husby med nya bostäder, skola och förskolor som ska skapa en långsiktigt hållbar, attraktiv och levande stadsmiljö. Projektet bedöms kunna skapa cirka 1000 bostäder, under förutsättning att kompletterande markanvisningar sker. Målet är att omvandla Finlandsgatan till en grönskande stadsgata där människor vill bo, arbeta, vistas och mötas.

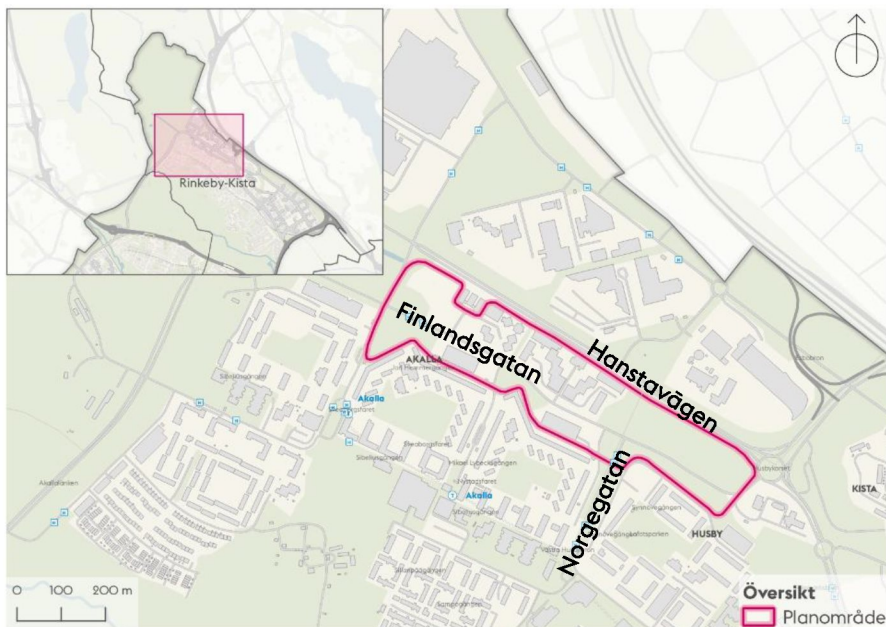
Idag uppvisar området få stadskvaliteter utifrån en mänsklig skala och kan uppfattas som otryggt. Inom området finns idag både naturmark, kontorsbebyggelse och parkeringsgarage.

Marken ägs av Stockholms stad, ett flertal fastigheter i området upplåts med tomträtt. Beslut om markanvisning till Svenska Bostäder för 400 hyresrättslägenheter togs i exploateringsnämnden 2017-11-09. Exploateringskontoret avser föreslå att exploateringsnämnden markanvisar för bostadsrätter till fler byggaktörer inom området.

**Stadsbyggnadskontoret**

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

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas förutsatt att planerade markanvisningar genomförs.



*Planområdets läge och preliminära avgränsning.*

## UTLÅTANDE

### Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra ett tillägg till Akalla och Husby med nya bostäder, skola och förskolor som ska skapa en långsiktigt hållbar, attraktiv och levande stadsmiljö. En tidig bedömning är att projektet kan innebära ca 1000 bostäder, under förutsättning att kompletterande markanvisningar sker. Målet är att omvandla Finlandsgatan till en grönskande stadsgata där människor vill bo, arbeta, vistas och mötas. Effektmål för socialt värdeskapande är:

- Trygga och trivsamma gator med grönska samt bebyggelse med hög entrétäthet och lokaler i bottenvåningar.
- Fler boende i området ger ett bättre underlag för service och en levande stad
- En stadsbyggnadsstruktur som integrerar Finlandsgatan med Akallas och Husbys stråk och målpunkter och skapar trygga och orienterbara vägar för gående och cyklister.
- Minst 50% av byggnadernas bottenvåningar mot huvudgata bör innehålla lokaler (ej bostadskomplement) för att skapa en variationsrik gata med möjlighet till liv och rörelse samt en långsiktigt hållbar stadsbyggnadsstruktur där bottenvåningarnas användning är flexibel.
- Skapa platsbildningar inom området med goda solförhållanden.

- Skapa förutsättningar för Sveaborgsbacken att utvecklas till en trivsam park med fler sociotopkvaliteter och fortsatt möjlighet till pulkaåkning.

## Bakgrund

### Plandata

Området omfattar cirka 14 hektar i stadsdelarna Akalla och Husby, kring Finlandsgatan. Planen bedöms preliminärt omfatta fastigheterna Karis 1-5, Karis 7-8, Ekenäs 1, Ekenäs 2-5, Saima 1-2, Kotka 1 och Akalla 4:1.

### Gällande detaljplaner

Området omfattas av:

- Del av Pl 8797A fastställd 1987 som för området anger kontor och industri samt park.
- Del av Pl 7410, fastställd 1973 som för området anger garage för närboende, park samt gata.
- Del av Pl 7370 fastställd 1972 som för området anger garage för närboende, park samt gata.
- Del av Pl 7385 fastställd 1972 som för området anger park.
- Del av dp 91051, laga kraft 1993 som för området anger park och huvudgata.
- Del av dp 96113 laga kraft 1997 som för området anger huvudgata.
- Del av dp 8569 laga kraft 1988 som för området anger huvudgata och park.

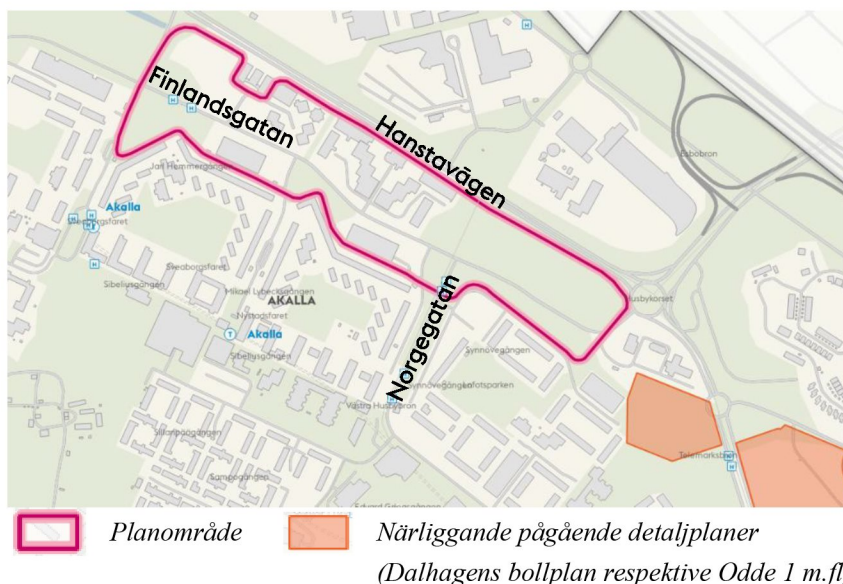


*Bilden visar en sammanställd planmosaik av gällande detaljplaner i området. Planområdets preliminära avgränsning markerat i rött.*

### Pågående detaljplaner i närområdet

Söder om området pågår en detaljplan för skola och idrottshall inom Dalhagens bollplan, del av Akalla 4:1 (dnr. 2016-14995).

Dalhagens bollplan angränsar i sin tur till Odde 1 m.fl i Kista (dnr. 2015-09817) som omfattar ca 2000 nya bostäder, gator och park.



### Markägoförhållanden

Marken ägs av Stockholms stad, ett flertal fastigheter i området upplåts med tomträtt. Parkeringshusen på fastigheterna Saima 1 och Kotka 1 upplåts med tomträtt till Svenska Bostäder. Den berörda delen av arbetsplatsområdet upplåts med tomträtt till Fastpartner. Inom planområdet finns samfälligheter och gemensamhetsanläggningar som kräver att berörda parter kommer överens om utvecklingen.

### Övergripande beslut och styrande dokument

#### Översiktsplan

Stockholm ska vara en stad för alla med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Stadens översiktsplan omfattar fyra mål. Stadsbyggnadskontoret bedömer att projektet kommer att kunna bidra till att uppfylla översiktsplanens fyra mål för stadsbyggandet; en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö samt en klimatsmart och tålig stad.

I översiktsplanen är området utpekad som stadsutvecklingsområde – komplettering. Det innebär att det bedöms ha stora stadsutvecklingsmöjligheter. Planområdet angränsar till ett utpekad verksamhetsområde.



Planområdet ligger inom fokusområde Kista-Järva vilket innebär att det är ett område dit investeringar och planeringsresurser ska riktas. Kista-Husby-Akalla är också ett av tio strategiska samband som är viktiga för ökad social hållbarhet. Genom utvecklingen av dessa samband kan tillgängligheten till stadskvaliteter samt rörelser och utbyten mellan områden öka.

I översiktsplanen beskrivs lokala utvecklingsmöjligheter för Kista-Järva. Finlandsgatan är en av de gator som föreslås omvandlas till stadsgata med ny blandad bebyggelse. Stadsgatan ska utformas som ett attraktivt offentligt rum med en framkomlig och säker stadstrafik med gång, cykel och bil. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov.

#### Vision 2040

Detaljplanen är i linje med Vision 2040 då den bidrar och förstärker platsen som mer sammanhållen, trygg, levande och hållbar stadsmiljö.

#### Kommunala beslut i övrigt

Beslut om markanvisning till Svenska bostäder för 400 hyresrättslägenheter togs i exploateringsnämnden 2017-11-09. Utöver detta planeras markanvisningar för cirka 600 bostadsrätter, skola samt förskola.

### Nuvarande förhållanden

#### Stadsbild

##### *Akalla och Husby*

Idén om den täta staden var utgångspunkten för utvecklingen av norra Järva med Akalla, Husby och Kista som tillsammans planerades efter bandstadsprincipen. Akalla och Husby är sammanlänkade genom Sibeliushöjden och Edvard Griegsgången som utgör ett servicestråk kantat med bostäder, affärer, skolor, tunnelbaneuppgångar etc. Längs centrumstråket i Husby bildar åtta våningar höga skivhus en ryggrad i stadsdelen och i Akalla reser sig 13 våningar höga lamellhus längs Sibeliushöjden. Som ett identitetsskapande stadsbyggnadselement löper gröna vikar från Järvafältet in i stadsdelarna. En strikt trafikseparering i enlighet med tidens ideal var utgångspunkt i planeringen. Gatorna är enbart avsedda för fordonstrafik och saknar gångbanor, butiker och entréer. Gående och cyklister tar sig genom området via gångbroar som kopplar samman service och bostäder. En effekt av trafiksepareringen kan utläsas i upptrampade stigar och stundvis otrygga miljöer samtidigt som fördelarna för barn och unga att röra sig trafiksäkert i stadsdelen är stora.



*Bild från ett av Akallas torg vid Sibeliusgången.*

#### *Planområdet*

Området kring Finlandsgatan karaktäriseras av gatans funktion som matargata från Hanstavägen och Akallalänken in till Akalla och Husby samt områdets grönska med gatuträd, impedimentmark, park och natur. Området är trafikseparerat med gång- och cykelvägar bredvid och under Finlandsgatan. På en höjd sydväst om området ligger Akallas och Husbys bostadsbebyggelse som vänder sig bort från Finlandsgatan och in mot Akalla och Husbys centrum stråk. Saimagatan, Kotkagatan och Stavangergatan saknar bostadsentréer. Kontorsbebyggelsen från 1980-talet har ingen tydlig relation till Finlandsgatan, parallella angöringsgator separerar bebyggelsen från gångstråk och gata. Södra delen av området består av naturmark, främst skog, och är kuperat. Tillsammans ger det Finlandsgatan en karaktär av baksida.



*Bild från Finlandsgatan idag med parkeringshuset Kotka till höger.*



*Bilden visar del av bebyggelsen inom arbetsplatsområdet mellan Hanstavägen och Finlandsgatan.*





*Bilden visar parkeringsgaraget på fastigheten Saima 1 samt del av bostadskvarteret Sveaborg.*

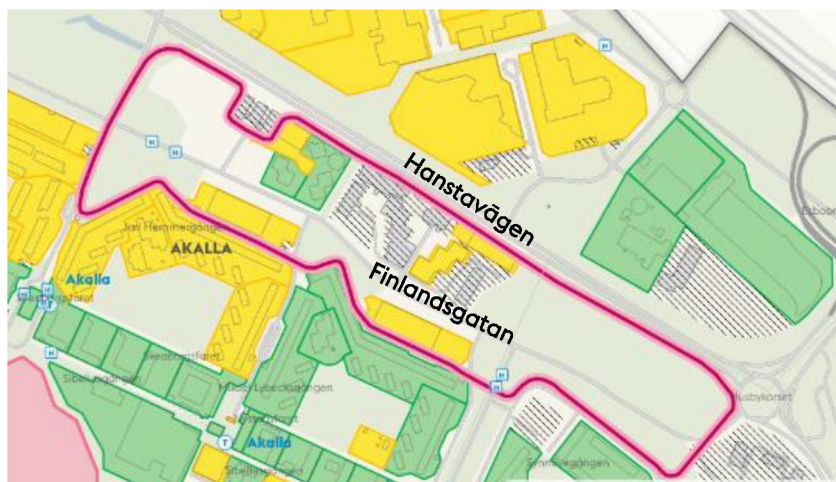


*Bilden visar del av södra planområdet med den skogb eklädda höjden mellan Hanstavägen och Finlandsgatan.*

### Kulturmiljö

Parkeringsgaragen och tre kontorsbyggnader i området är gulklassade (bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden eller av visst kulturhistoriskt värde) och fyra kontorsbyggnader är grönklassade (bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt) av stadsmuseet.





*Stadsmuseets klassning av befintlig bebyggelse.*

### Fornlämningar

Planområdet gränsar i väst mot en torpargrund och ett stridsvärn. Inom planområdets östra del finns en stensättning och ett stridsvärn. Hur fornminnet inom området ska hanteras kan behöva utredas i en arkeologisk förundersökning. Fornlämningen kan påverka omfattningen av exploateringen i området.

### Trafik och kollektivtrafik

Trafiknätet i närområdet byggdes efter modernistiska ideal på 1970-talet med tydliga gatuhierarkier, få genomgående gator och många återvändsgränder. Finlandsgatan fungerar idag som en matarled som matar biltrafiken från centrum och storgårdskvarteren till Hanstavägen. Norgegatan, huvudstråket genom Husby mynnar ut i Finlandsgatan. Finlandsgatan är idag en del av det regionala cykelpendlingsnätet från Barkarby till Kista. Hanstavägen med sina fyra filer utgör ryggraden genom Norra Järva och leder genomfartstrafik från Akallalänken till Kista och E4:an. Här transporteras även farligt gods som ska vidare ut på E4:an. Från området är det mellan cirka 250 till 700 meter till tunnelbana i Akalla eller Husby. Ett flertal busslinjer varav en stombusslinje passerar på Finlandsgatan.

### Miljö

#### *Trafik- och verksamhetsbuller*

Planområdet är utsatt för trafikbuller från flera håll främst från Hanstavägen men även Finlandsgatan och Norgegatan.

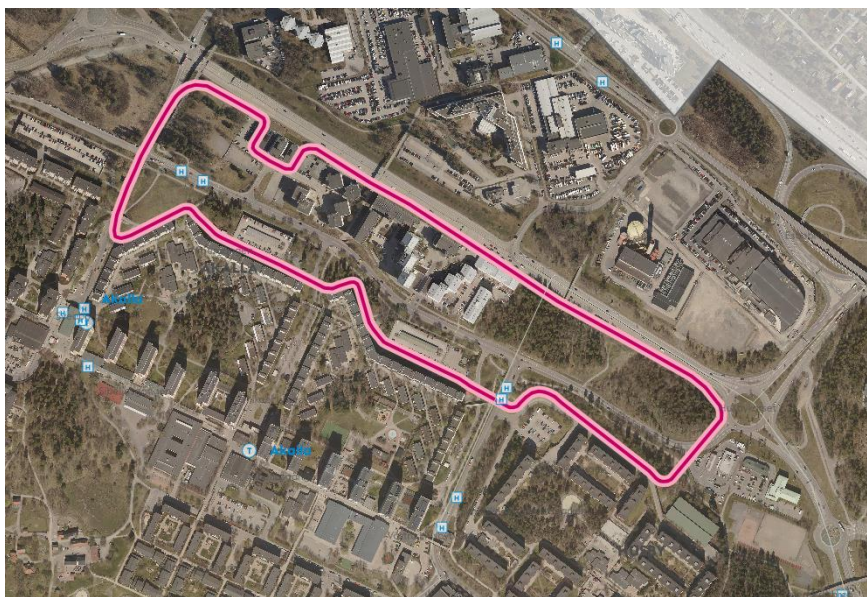
Inom planområdet finns verksamheter med bland annat fläktar som utsätter området för verksamhetsbuller och norr om området finns verksamheterna Fortum och NCC Recycling vars industribuller kan påverka den östra delen av planområdet.

### *Naturvärden och ekosystemtjänster*

Den västra delen av planområdet berörs av en utpekad spridningszon i ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område (ESBO) som sträcker sig över Hansta naturreservat, Järvafältets kulturresevat och kopplar till Kymlinge naturreservat. Området är därför särskilt betydelsefullt för Stockholms gröna infrastruktur men spridningssambandet i området har försvagats av Förbifart Stockholm samt andra byggnationer i närområdet. Detta har lett till att habitatnätverket har ändrats och att den nya situationen inte stämmer överens med stadens befintliga underlag och att en utredning av naturvärden behöver göras.

Naturmarken i den sydöstra delen av planområdet består av äldre barr- och blandskog. Naturmarken ingår i habitatnätverket för barrskogsfåglar.

Längs Finlandsgatan finns ett flertal trädrader, som inhyser livsmiljöer för exempelvis insekter och på flera andra platser inom planområdet finns äldre tallar, yngre tallar och yngre ekar.



*Ortofoto med preliminär avgränsning för planarbetet. På bilden går att utläsa att stora delar av området är natur, gröna impediment eller park.*

### *Markföroreningar*

Inga kända markföroreningar finns i området.

### *Vattenfrågor*

Planområdet ingår i Edsvikens tillrinningsområde. Edsvikens ekologiska status är idag dålig och vattenförekomsten uppnår inte heller god kemisk status.

Idag finns flera platser inom planområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall.

#### Riskfrågor

Hanstavägen är primär transportled för farligt gods och i områdets närhet finns två bensinstationer.

#### Sociala frågor

##### *En växande stad*

Enligt FN Habitats principer för hållbar stadsplanering bör befolkningstätheten vara minst 150 invånare/hektar för att uppnå ett tillräckligt underlag för en hållbar stad. Akalla har idag en befolkningstäthet om ca 77 invånare/hektar (jämfört med Södermalm 180 invånare/hektar). Befolkningstätheten i Husby bedöms vara liknande. En befolkningsökning i området skulle ur detta perspektiv vara socialt värdeskapande eftersom det ger bättre underlag för kommersiell service.

Inom området finns idag kontorshus men läget är idag inte det mest attraktiva för etablering av arbetsplatser och byggaktören önskar därför utveckla området med fler bostäder. Inslaget av arbetsplatser är positivt och socialt värdeskapande för området.

##### *En sammanhängande stad*

Noregatan utgör en stor fysisk barriär i området. Tillsammans med Bårgågatan och Stavangergatan skapas ett överbrett otryggt och överblickbart stadsrum som separerar Akalla och Husby.



*Bild från Noregatan som separerar Husby och Akalla.*

Akallas och Husbys bostadsbebyggelse hänger väl samman med gångvägar och cykelstråk men vänder sig tydligt inåt mot tunnelbanestationerna och de centrala stråken, Edvard Grieggången och Sibeliusgången. Bostadsbebyggelsen i Akalla är sämre



integrerad med verksamhetsområdena i norr, vid Finlandsvägen och vidare mot Akalla verksamhetsområde norr om Hanstavägen. Stråken som leder från bostadsbebyggelsen norrut (Nystadsgatan och Sveaborgsvägen) är relativt svårorienterade och otrygga. I den trafikseparerade stadsbyggnadsstrukturen saknas idag gång- och cykelvägar där människor rör sig på vissa platser.

#### *Upplevd trygghet*

I det lokala utvecklingsprogrammet (LUP) för Rinkeby-Kista konstateras att den upplevda otryggheten i området är högre än i andra delar av staden. Fysiska faktorer som kan bidra till otryggheten kan vara att bebyggelsen är inåtvänd med entréer mot gårdar och gång- och cykelstråk vilket ger gaturummen en karaktär av baksida med färre människor som rör sig där. Byggnaderna har ofta höga sockelvåningar och slutna fasader som också ger en sämre kontakt mellan gata och bostäder.



*Bild från Kotkagatan.*

#### *God offentlig miljö*

Akalla och Husby är väl försett med sociotopytor i förhållande till befolkning. I närområdet finns många vackra och trivsamma gröna miljöer och platsbildningar/torg men också platser och parker i behov av upprustning och/eller bättre gestaltning. Bland annat upplevs miljön kring bussterminalen vid Sveaborgsgatan som otrygg, ogästvänlig och svårorienterad men det östra torget har stora vistelsekvaliteter med en mänsklig skala och vackert gestaltad torgmiljö. Nystadsgatan, Sveaborgsgatan och Norgegatans gatumiljöer är gröna men saknar tydlig gestaltning och är otrygga. Sveaborgsbacken är en kuperad gräsyta som har få vistelsekvaliteter förutom på vintern då den används som pulkabacke.



*Nystadsparken ligger intill planområdet och är en park med många sociotopvärden. Här finns rofylldhet, naturlek, lekplats, grillning och bollspel.*

En förutsättning för attraktiva offentliga rum är ett bra mikroklimat med tillgång till både vindstilla, solbelysta platser och skugga vid höga temperaturer. Området som ska planläggas för ny bebyggelse ligger i en nordöst sluttning med befintliga byggnader högst upp i terrängen som skuggar området under delar av dagen.

### **Planförslaget**

Utvecklingen av området kring Finlandsgatan innebär en komplettering till Akalla och Husby med en för området ny typ av stadsmiljö med tydligare gränser mellan privat och offentligt samt stadsgator som samlar trafikslagen i ett trivsamt gaturum. Förslaget är att skapa en stadsstruktur som inrymmer cirka 1000 nya bostäder, verksamheter, park, skola och förskolor samt att omvandla Finlandsgatan till en attraktiv och levande stadsgata. Delar av de befintliga byggnaderna med verksamheter inom området behålls och vävs in i den nya strukturen. Planförslagets avgränsning förutsätter att markanvisningar genomförs.

### *Markanvändning*







En tidig bedömning är att det i området kommer att behövas en F-6 skola samt cirka 15 förskoleavdelningar. De nya förskolorna placeras i första hand i bostadskvarteren vilket ställer höga krav på planering och utformning av kvarterens gårdar. Eventuellt kan en av förskolorna samlokaliseras med den nya grundskolan. Om antalet bostäder ökar behöver antalet skol- och förskoleplatser öka proportionerligt i projektet.



De befintliga parkeringsgaragen ersätts med nya bostadshus eller kläs in med bostäder. En blandning av bostäder och kontor ska skapas inom det befintliga verksamhetsområdet för att kunna integrera den i den nya stadsmiljön. Delar av kontorsbyggnaderna kan eventuellt omvandlas eller rivas för att skapa fler bostäder.



Kartan visar inriktningen för markanvändningen i området.  
Planavgränsningen är preliminär och kan ändras utifrån  
exploateringskontorets markanvisningar.

-  Verksamhetsområdet kompletteras med bostäder
-  Bostäder
-  Stråk med lokaler i bottenvåning
-  Skola
-  Park/grönområde
-  Nya gatukopplingar

### Stadsbild

Inriktningen för den nya bebyggelsen föreslås främst vara slutna eller delvis slutna kvarter med tydliga gränser mellan privat och offentligt. På ett flertal platser längs med gatan är avståndet mellan gata och befintliga byggnader kort och terrängen brant vilket kan kräva en annan typ av bebyggelse än slutna kvarter. För att skapa en hög exploatering men med förutsättningar för en mänsklig skala föreslås att planprocessen prövar en skala om kring sex våningar samt en sjunde indragen med inslag av lägre våningsantal i varje kvarter. Fristående högre hus kan prövas på några få strategiska platser. Höjder och utformning ska ta hänsyn till att skapa så goda



ljusförhållanden i området som möjligt och ge möjlighet till platser med goda solförhållanden.

Längs med huvudgator föreslås krav på lokaler i bottenvåningen om cirka 50% av fasadens längd. Bostadsentréer bör vara genomgående (mellan gata och gård) och en hög entrétäthet ska skapas.

Den nya bebyggelsens möte med Hanstavägen som är primär farligt godsled innebär utmaningar. Med relativt mycket trafik och bullerstörningar kan det bli svårt att skapa en trivsamt stadsmiljö på den norra sidan. Projektet ska inte förhindra en senare utveckling av Hanstavägen till urbant stråk.

#### *Trafik och gata*

Norgegatan föreslås förlängas till Hanstavägen för att avlasta Finlandsgatan och skapa förutsättningar för en lugnare gatumiljö. Finlandsgatan föreslås utvecklas till en grön stadsgata med gatuträd och andra gröna inslag. Möjligheten att leda om busstrafiken till Hanstavägen påverkar Finlandsgatans nya utformning. Projektet ska utreda om gångbroarna över Hanstavägen kan tas bort och ersättas med övergångsställen och även skapa förutsättningar för en senare utveckling av Norgegatan som idag är en barriär mellan Husby och Akalla. Omvandlingen av Finlandsgatan innebär bland annat att gångtunnlar under Finlandsgatan tas bort och ersätts med övergångsställen och trottoarer.

#### *Bilparkering*

Parkering för de nya bostäderna ska lösas i garage och följa stadens parkeringsnormer. En parkeringslösning för befintliga kontor inom arbetsplatsområdet som påverkas av exploateringen ska tas fram.

#### *Socialt värdeskapande*

Projektet blir socialt värdeskapande genom att addera nya kvalitativa offentliga rum, med trivsamma stadsgator och goda boendemiljöer, behålla viss del av de befintliga arbetsplatserna i området samt ställa krav på verksamheter i bottenvåningar i de nya gatumiljöerna för att långsiktigt skapa förutsättningar för en livfull stadsmiljö.

Sveaborgsbacken bör utvecklas med fler vistelsevärden i samband med exploateringen av området. Det skulle även vara positivt med en utveckling av miljön för gående och cyklisterna på Sveaborgsgatan och Nystadsgatan som kopplar det nya området till Akalla centrum.

## **Planförslagets konsekvenser**

### **En växande stad**

#### Bostadsförsörjning

Planförslaget bidrar till att uppfylla bostadsförsörjningsmålen samt att skapa goda boendemiljöer.

Förslaget kan påverka utsikt och ljusförhållanden för delar av den befintliga bostadsbebyggelsen negativt.

#### Kulturmiljö i en växande stad

Stadsmuseet bedömer att tillskapande av stadsmiljö i Akallas befintliga förortsmiljö i sig inte är eftersträvänsvärt ur kulturhistorisk synvinkel och att det finns en risk att projektet försvårar den historiska läsbarheten. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att områdets kulturhistoriska värden är så stora att en utveckling av området inte kan ske. Påverkan på kulturhistoriska värden kommer att behandlas under planarbetet. Även fornlämningarna inom området kan påverkas av förslaget och ska utredas.

### **En sammanhängande stad**

#### En socialt sammanhållen stad

Projektet bedöms vara socialt värdeskapande. Bland annat genom att omvandla en otrygg miljö med få kvaliteter till en trivsamt stadsmiljö. Fler boende i Husby och Akalla innebär även ett större kundunderlag för områdets service. Området ligger även mellan två stora stadsutvecklingsområden, Barkarbystaden där 10 000 nya bostäder planeras och Kista som växer med flera stora projekt, vilket ger området en ny kontext.

Projektets utformning kan ha betydelse för bland annat upplevd trygghet i stadsrummet. En jämställdhetsanalys samt en barnkonsekvensanalys ska tas fram under planarbetet. Projektet påverkar barns livsmiljö och bland annat kan intentionen att skapa nya trafikintegrerade stadsrum kan ge positiva effekter för den upplevda tryggheten i staden men negativa effekter för trafiksäkerheten för barn.

#### Trafik och mobilitet

Framkomlighetsstrategin ska tillämpas i utvecklingen av området, bland annat genom förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

En konsekvens av förslaget är att gångstråk som idag är helt trafikseparerade istället kommer att möta den nya stadsstrukturen

och passera övergångsställen istället för gångtunnlar och gångbroar. Det bedöms kunna ha positiva effekter för trygghet och stadsmiljöns utformning men har vissa negativa effekter för trafiksäkerhet för gångtrafikanter.

### **God offentlig miljö**

#### *Arkitektur och gestaltning*

Den nya bebyggelsen ska utformas för att skapa en attraktiv och trivsam stadsmiljö med kvarter där husen möter gata och skapar ett tydligt gaturum. Projektet eftersträvar en tydlighet mellan privat och offentligt. Eventuella konsekvenser på kulturhistoriska värden ska beskrivas och eventuell påverkan på fornminnen i området utredas och redovisas.

#### *Kulturliv, idrott och rekreation*

Detaljplanen föreslås innehålla en ny grundskola med idrottshall. I närområdet planeras ytterligare två skolor med idrottshallar och utmed Akallalänken finns en bollplan med behov av upprustning. Akalla gränsar till Järva friområde med stora rekreationsmöjligheter i närområdet.

### **En klimatsmart och tålig stad**

#### *Grön och vattennära stad*

En naturmiljöutredning ska göras eftersom planområdet innehåller ett flertal värdefulla naturmiljöer och eftersom områdets spridningssamband har förändrats. Utredningen ska även redovisa en bedömning om någon eller några av de trädader som finns längs Finlandsgatan klassas som biotopsskyddade alléer.

#### *Klimat, miljö, hälsa och säkerhet*

##### *Dagvatten och översvämningsrisk*

Edsviken är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Enligt miljökvalitetsnormen ska god ekologisk status uppnås till år 2027. Även god kemisk status ska uppnås. Antracen och tributyltenn-föreningar har dock tidsfrist till år 2027. Idag finns flera platser inom planområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall.

En dagvattenutredning som visar hur dagvattnet från området ska omhändertas, hur miljökvalitetsnormerna ska följas och hur negativa effekter av skyfall kan förebyggas ska tas fram.

#### *Trafik- och verksamhetsbuller*

Bullersituationen är komplex och det kan vara utmanande att klara riktvärdena för buller. I utformningen av de nya bostadshusen i



området behöver hänsyn tas till både trafikbuller och verksamhetsbuller.

#### *Luftkvalitet*

Halterna av partiklar PM10 utmed Hanstavägen ligger nära gränsen till miljökvalitetsnormerna. Luftföroreningshalterna i området kan även försämrats när ny bebyggelse sluter in Hanstavägen och andra gator i området med höga trafikflöden. En luftutredning behöver därför göras för detaljplanen.

#### *Markföroreningar*

Miljöförvaltningen har idag ingen kännedom om markföroreningar på platsen. Markföroreningar kan ändå förekomma och miljöförvaltningen rekommenderar att en översiktlig provtagning av markföroreningar görs.

#### *Vibrationer*

Stora delar av marken inom planområdet utgörs av lera. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Det bör därför säkerställas att byggnaderna grundläggs och konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna.

#### *Risk*

Med hänsyn till det korta avståndet mellan primär transportled för farligt gods och planområde, samt de två bensinstationerna i närheten av området ska en riskbedömning tas fram inför samrådet. Eventuellt kan skyddsåtgärder för den nya bebyggelsen komma att krävas.

#### *Teknisk försörjning*

Idag finns elnätsstationer inom området som kommer att behöva flyttas och eventuellt byggas in i den nya bebyggelsen. Den nya bebyggelsen innebär även behov av utbyggd teknisk försörjning i området.

#### **Planprocess**

Planarbetet föreslås genomföras med standardförfarande. Ärendet kommer att redovisas för stadsbyggnadsnämnden inför plansamråd.

#### **Behovsbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (2010) 4 kap 34 § eller miljöbalken 6 kap 11 § att en miljöbedömning behöver göras. Underlag till

behovsbedömningen har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret.

## **Tidplan**

### Preliminär tidplan

Start-PM	December 2018
Samråd	Mars 2020
Granskning	Februari 2021
Antagande	Augusti 2021

Tidplanen förutsätter att planavtal skrivs, att erforderligt underlag för detaljplanens framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan samt att det under planprocessen inte kommer till eller blir kända nya omständigheter, som inte kunnat förutses.

## **Planavtal**

Planavtal ska tecknas med de ingående byggaktörerna för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

## **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

Stadsbyggnadskontoret är positivt till att påbörja planläggning av aktuellt område. Den trafikseparerade miljön längs Finlandsgatan kan idag upplevas som otrygg och omvandlingen till stadsgata och fler bostäder är ett positivt tillskott och innebär ny typ av stadsmiljö i Akalla och Husby.

Några av de knäckfrågor och avvägningar som tidigt behöver hanteras i planarbetet är:

- Risk i och med närheten till primär farligt godsled.
- Förhållningssätt för att möjliggöra långsiktig utveckling av Hanstavägen till urbant stråk samt en framtida utveckling av Norgegatan.
- Byggnadshöjder och ljusförhållanden.
- Mötet mellan den trafikseparerade strukturen och de nya stadsgatorna.
- Förhållningssätt till fornlämningar.
- Eventuellt biotopskydd för alléträd.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

**SLUT**