



Rolf Gäfvert  
Trafikplanering  
08-508 263 27  
rolf.gafvert@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2011-08-25

## Strukturplan för Husby. Svar på remiss

### Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar remissen med detta utlåtande.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Lars Jolérus  
Tf Förvaltningschef

Staffan Forsell  
Avdelningschef

Erika Björnsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har inbjudit till samråd kring förslag till strukturplan för Husby. Förslaget är en konkretisering av Vision Järva 2030, som antogs av Kommunfullmäktige under våren 2009.

Syftet med planen är att lägga fast en övergripande struktur inom vars ram Husby kan utvecklas. Planen redovisar ytor för en tänkbar utbyggnad av drygt 1000 nya bostäder. I planen ingår också en omfattande satsning på ny- och ombyggnad av gator, liksom en förnyelse av Husby centrum.

Trafikkontoret förslår att förslaget till strukturplan för Husby får ligga till grund för fortsatt arbete och utredning i syfte att genomföra strukturplanen enligt det



mer omfattande alternativet Integrerad gatustruktur, som sammantaget bedöms bäst motsvara stadens intentioner för Järvastadsdelarna.

I strukturplaneförslaget är ny- och ombyggda gator illustrerade med parkeringsfickor mellan trädplanterade utbuktningar. Kontoret anser av flera skäl att gatorna i stället så långt möjligt bör utformas med rak kantsten.

Det är ännu inte klarlagt hur ny- och ombyggnad av gator ska finansieras.

Eftersom remisstiden går ut 8 augusti 2011 föreslås att beslutet justeras omedelbart.

## **Remissen**

Stadsbyggnadskontoret har inbjudit till samråd kring förslag till strukturplan för Husby.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2011-04-14 att programarbete ska påbörjas angående förslag till strukturplan för Husby. Ett förslag till strukturplan har arbetats fram av en arbetsgrupp med representanter från stadsledningskontoret, Svenska Bostäder AB, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och exploateringskontoret. Förslaget till strukturplan är ute på remiss 23 maj – 8 augusti. Strukturplanen avses efter samråd och dialog att behandlas i stadsbyggnadsnämnden och av fullmäktige. Därefter planeras att successivt utarbeta nya detaljplaner.

Förslaget till strukturplan finns att ladda ner på:

[www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk)

Stadsbyggnadskontoret har medgivit att detta svar inlämnas efter remisstidens utgång. För att undvika ytterligare fördröjning föreslår trafikkontoret att trafik- och renhållningsnämndens beslut justeras omedelbart.

## **Bakgrund**

### **Översiktsplanen**

Det område som omfattas av förslaget till strukturplan anges i översiktsplanen (ÖP99) som tät stadsbebyggelse där komplettering kan ske i enlighet med områdets egna förutsättningar, i första hand för lokala behov och genom byggande i goda kollektivtrafiklägen.

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, ingår området som tät stadsbebyggelse och ingår i sambandet mellan tyngdpunkten Kista och Barkarby i Järfälla.

### **Kista Science City**

Kommunfullmäktige godkände år 2001 en framtidsbild för Kista – Kista Science City. Utifrån detta beslut tog staden fram en strukturplan för gator och bebyggelse inom Kista. En målsättning med strukturplanen för Husby är att förstärka integrationen mellan företags- och bostadsområdena i Kista, Husby och Akalla.

### **Vision Järva 2030**

Kommunfullmäktige antog våren 2009 ”Vision Järva 2030” som ett inriktningsdokument för en förnyelse av stadsdelarna Tensta, Rinkeby, Husby, Akalla och Kista. Fullmäktige uppdrog åt berörda förvaltningar och bolag att fördjupa visionens analyser och utarbeta förslag till åtgärder. Inom staden pågår ett brett arbete som omfattar bl a jobb, utbildning, förvaltning, trygghet, bostäder och centrum.

I Vision Järva 2030 presenteras nio så kallade stadsutvecklingsteman:

- Länka samman stadsdelarna
- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta
- Utveckla de centrala stråken
- Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse
- Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta
- Gör gångvägnätet tydligare
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet

### **Strukturplanen**

Förslaget till strukturplan kan sägas utgöra en konkretisering av Vision Järva 2030 vad gäller ovan redovisade utvecklingsteman.

Syftet med förslaget till strukturplan för Husby är att lägga fast en övergripande struktur inom vars ram Husby kan utvecklas. Programarbetet ska bidra till att lägga fast en struktur för gator, parker, torg och bebyggelse mm i stadsdelen innan detaljplanearbete påbörjas för enskilda projekt. Förslaget tar sin utgångspunkt i Husbys värden och möjligheterna att stärka stadsdelens kvaliteter. I programmet tas t.ex. inte ställning till gators exakta bredd eller byggnaders exakta höjd och placering, detta får lösas i de enskilda detaljplanerna.



## **Gatustruktur**

Miljonprogramsområden som Husby har normalt ett mycket genomtänkt och kraftfullt utformat planmönster, som i efterhand oftast är svårt att ändra. Detta hindrar inte att ett antal påtagliga förändringar föreslås i strukturplanen, som att höja Norgegatan förbi centrum till den omgivande marknivån från sitt idag fyra meter nedsprängda läge.

Norgegatan är Husbys enda in- och utfartsgata. I strukturplanen anges ett behov av fler gator som kopplar till omgivningen. En ny gata med arbetsnamnet Kista Allégata föreslås därför anläggas mellan Husby och Kista. För västra delen av Kista kommer därmed Husby att bli den närmaste tunnelbanestationen.

### Gatustrukturer i centrala Husby

Två alternativa gatustrukturer redovisas - "*Integrerad gatustruktur*" och "*Nygammal gatustruktur*". Grundläggande och gemensamt för båda alternativen är att Norgegatan höjs till omgivande marknivå. I Integrerad gatustruktur omfattar höjningen en längre sträcka än i Nygammal gatustruktur och omfattar även anknytande delar av Trondheimsgatan och Oslogatan. Med en höjning av Trondheimsgatan till Edvard Grieggångens nivå kan gaturummet utformas som en integrerad del av Husby centrum. Den trafikseparering som skulle försvinna genom att gångbron utgår ersätts av en gatuutformning med t ex upphöjda övergångsställen som gör att bilarna måste köra sakta. Höjningen av Oslogatan skulle möjliggöra infart till en tänkt östlig centumparkering.

Alternativet Integrerad gatustruktur innebär att ca 6 gångbroar, varav ca 3 över Norgegatan tas bort. De förutsätts ersättas av hastighetssäkrade övergångsställen eller gångpassager.

I den s k Nygamla gatustrukturen höjs marknivån med ca 2 meter i korsningen Trondheimsgatan/Norgegatan. I övrigt behålls Trondheimsgatan på nuvarande nivå vilket innebär att gångbron över denna gata blir kvar. Den höga separeringen av fordonstrafik och gående består därmed. Centrum mot Trondheimsgatan behöver i detta alternativ få särskild omsorg med t ex. trappa från gatan upp till centrum. Ett eventuellt nytt bostadshus på torget skulle kunna nå ner till Trondheimsgatan med en entréfunktion.

Alternativet Nygammal gatustruktur innebär att 2 - 3 gångbroar över Norgegatan tas bort. De förutsätts ersättas av hastighetssäkrade övergångsställen.



”Integrerad gatustruktur”, lila färg: gatan höjs, röd färg: ny bebyggelse kan prövas



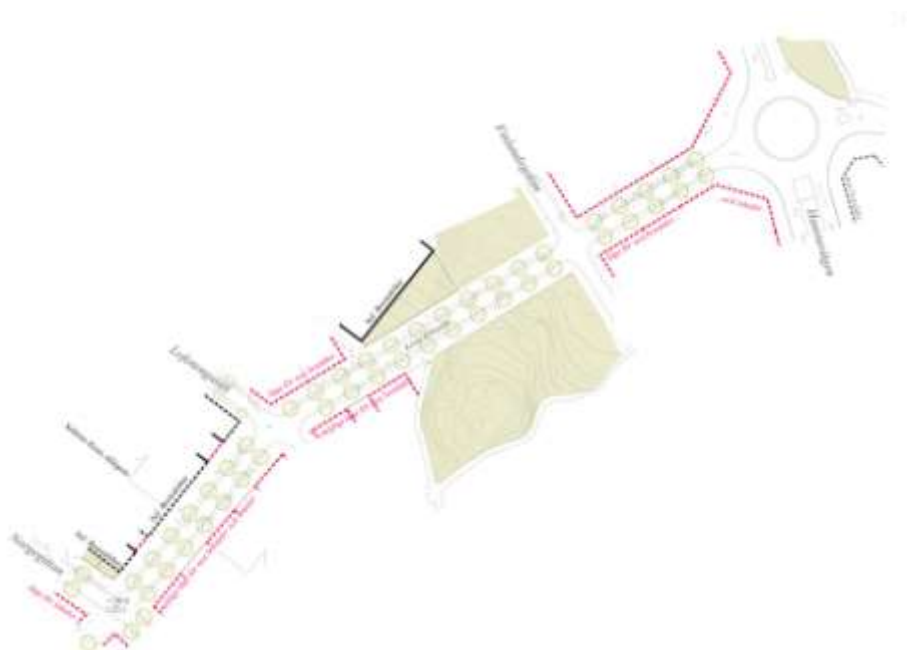
”Nygammal gatustruktur”, lila färg: gatan höjs, röd färg: ny bebyggelse kan prövas

Båda gatustrukturerna ger likartade möjligheter till ny bostadsbebyggelse. På kartskisserna redovisas tänkbara områden. Alternativet Integrerad gatustruktur kan bedömas ge en ökad genomförbarhet och investeringsvilja för nybyggnad av bostäder. Stadens kostnader för Integrerad gatustruktur har beräknats till ca 250 Mnkr, medan kostnaderna för nygammal gatustruktur har beräknats till ca 110 Mnkr. Huvuddelen av kostnaderna härrör från ny- och ombyggnad av gator. Det är ännu inte klarlagt hur gatuarbetena ska finansieras.

#### Kista Allégata

Utformningen av Kista Allégata är oberoende av vilket av gatustrukturalternativen som väljs. I strukturplanen framhålls att denna utbyggnad är en grundläggande del i ett framtida Husby.

Utvecklingen av ny bostadsbebyggelse i de delar av Kista som angränsar till Husby ger förutsättningar för nya samband. Redan i framtidsbilden för Kista Science City fanns en sådan förbindelse föreslagen. Kista Allégata passerar via en befintlig rondell Hanstavägen och går i en backe genom ett skogsparti i norra Husby. För att skapa ett tryggt och levande stråk föreslås en lägre bebyggelse längs med Kista Allégata samt att den förses med trottoarer, parkering och alléträd. Den intilliggande Dalhagskolan måste rivas innan gatan kan byggas. Skolan är nedlagd men tjänar fram till 2015 som evakueringskola.



Kista Allégata från Hanstavägen till Husby C, tänkbar utformning. Rött = möjlig bebyggelse

Utformningen av Kista Allégatas anslutning till målpunkten Husby centrum är viktig. Om inget görs åt intilliggande Norgegatans nuvarande nivå skulle nya bergskärningar krävas för allégatan som skulle möta Norgegatans bergvägg vid centrum. En lösning med bro över Norgegatan till centrum skulle skapa en föga attraktiv trafikplats. Den lösning som föreslås i strukturplanen är att Kista Allégata möter Norgegatan och Husby centrum i marknivå.

I arbetet med Husby strukturplan har möjligheterna att koppla samman de tre längre återvändsgatorna som går söderut från Norgegatan analyserats. Negativa konsekvenser på grönska, gångvägar och boende i form av störningar har dock visat sig bli så omfattande att sådana kopplingar inte har införts i planen.

### **Gång- och cykelvägnät**

I Husby passerar huvudgångstråken ofta genom bostadsgårdarna, vilket skapar osäkerhet om gårdarnas identitet. En konflikt finns även mellan gårdens lekande barn och cykel/ mopedtrafik på gångvägarna. Strukturplanen har som ett tema att göra gårdarna mer privata genom att förstärka befintliga gångbanor i grönstråken invid bostadskvarteren. I några fall är detta inte möjligt utan gångstråk måste fortsatt gå igenom gårdar men då med tydligare gränser mot gården.

De gator som leder in i bostadskvarteren från Norgegatan har idag bara en funktion – att transportera bilar till och från parkeringsanläggningarna. Säkra trafikseparerade gångvägar är uppskattade bland många Husbybor. Bilgatorna är emellertid ibland otrygga barriärer. Förhållandena för de gående kan förbättras genom att gatorna så långt som möjligt förses med trottoarer. Fler bostadsentréer mot trottoarer ger tryggare gångvägar. Nya trappor kan förbinda trottoarerna med gångbroarna. Strukturplanen eftersträvar sammantaget att gatorna blir mer aktiva stadsrum.

Det s.k. regionala cykelstråket går idag längs Norgegatan. I strukturplanen föreslås att det flyttas ner till Hanstavägen och att stråken inne i Husby används för lokal cykeltrafik.

### **Grönstruktur**

Järva friområde är en viktig resurs för Husby. Kopplingarna till fältet är utmärkta, t.ex. jämfört med södra Järva. Parkstråk skjuter in i Husby som gröna kilar från Järvafältet. Dessa kilar har stora värden. Både Trondheimsgatan och Bergengatan går utefter varsin sådan kil. Grönkilen utefter Trondheimsgatan föreslås utvecklas till en aktivitetspark i god kontakt med Husby Centrum.

Trondheimsgatan föreslås förlängas ner till Husby Gård så att gården blir mer tillgänglig. För att nå Husby Gård idag måste bilburna besökare göra en större omväg via Akalla och sedan köra drygt 400 meter på parkvägar. I anslutning till Trondheimsgatans förlängning mot Husby Gård kan en viss lägre bebyggelse övervägas i söder som skulle öka tryggheten att röra sig ned till gården och fältet. Problem med passage av förskoletomt och befintliga bostäder måste beaktas.

### **Ny bebyggelse**

Husby är högexploaterat. Ny bostadsbebyggelse i de centrala delarna av stadsdelen bedöms därför motiverad endast om den tillför nya kvaliteter. Det kan handla om att med bebyggelse öka tryggheten på gator, gångvägar och i parker. Ny eller upprustad bebyggelse kan även tillföra en ny arkitektonisk årsring som komplement till dagens uniforma arkitektur. Även nya bostadstyper med t ex större lägenheter är välbehövliga i stadsdelen.



Trondheimsgatan idag t v och enligt pågående planarbete t h med nya hus och gångbanor

### **Husby centrum**

Av den s.k. Husbydialogen juni 2009 framgår att Husbyborna har flest negativa synpunkter vad gäller Husby centrum. Synpunkterna handlar om otrygghet, skräpighet och ett bristfälligt utbud.

Husby Centrum är i behov av modernisering för att motsvara dagens och framtidens krav. Svenska Bostäder, som äger huvuddelen av centrum, menar att enbart en upprustning av lokaler inte räcker. Strukturen i centrum måste förändras om resultatet ska bli ett långsiktigt ”lyft”.

I Husby är Edvard Griegsgången stadsdelens ryggrad och det offentliga rum som ger plats för möten och handel. De synpunkter som har lämnats i Husbydialogen ger tyngd åt att det centrala stråket, torgen och tunnelbaneuppgångarna behöver få ökad attraktivitet och trygghet. Svenska Bostäder har också konstaterat att handeln för sin överlevnad behöver få bättre förutsättningar.



I strukturplanen föreslås att centrumaktiviteterna koncentreras kring Husbys västra tunnelbaneentré vid Trondheimsgatan. Nya butiker och förhoppningsvis ett nytt kulturhus skulle ge ett helt nytt anslag till platsen. Edvard Griegsgången behöver allmänt förnyas genom nya eller upprustade lägre byggnader.



Idéskiss över nya västra torget

### **Trafikkontorets synpunkter**

Kontoret bedömer att förslaget till strukturplan för Husby väl motsvarar stadens intentioner för Järvastadsdelarna som de uttrycks i Vision Järva 2030, och ställer sig generellt bakom förslaget.

Kontoret bedömer att alternativet Integrerad gatustruktur ger de bästa förutsättningarna för en positiv utveckling av stadsdelen, inte minst vad gäller möjligheterna att bygga ett nytt livskraftigt centrum.

Det är ännu inte klarlagt hur ny- och ombyggnad av gator ska finansieras.

### **Gator**

Ett stort antal gator i Stockholm har under något decennium nybyggts eller ombyggts enligt den i planen illustrerade tekniken, dvs med två parkeringsplatser i fickor, avskilda med en trädplanterad utbuktning. Kontorets under denna period inhämtade erfarenheter är sammantaget inte goda. Träden får dåliga växtbetingelser och kan skadas av snöröjningen. Gatudriften i form av snöröjning och barmarksrenhållning blir på grund av utbuktningarna dyrare och sämre än vid gator med genomgående rak kantsten. Lösningen med separata p-fickor framtvingar också en relativt omfattande skyltning.



Av dessa anledningar anser kontoret generellt att den beskrivna typen av utbuktningar bör undvikas vid ny- och ombyggnad av gator. Gatorna bör så långt möjligt utformas med kantsten i rak linje med kantstensparkering längs körbanan. Även av gestaltningsmässiga skäl anser kontoret att en utformning med rak kantsten är att föredra.

För att bli tillräckligt säkra måste de nya övergångsställena över Norgegatan utföras med hastighetssänkande anordningar och ordentliga mittrefuger.

I sammanhanget kan erinras om att KF i 2011 års budget för trafik- och renhållningsnämnden uttalat att ett ökat fokus ska läggas på att analysera drift- och underhållskonsekvenserna av investeringar och reinvesteringar vad gäller val av material, utformning och tekniska lösningar. Delvis beroende på hur nya och utvidgade gaturum utformas kan det mycket grovt bedömas att ett genomförande av strukturplanen medför en ökning av de årliga kostnaderna för gatudrift och underhåll med ca 0,2 Mnkr per år.

### **Grönytor och trädplanteringar**

Kontoren ser positivt på förslaget att förlänga Trondheimsgatan till Husby Gård. Detta ger en förbättrad kontakt mellan stadsdelen och friområdet. En mer preciserad utveckling av parkytorna bör ske i samråd med berörda i Husby i det fortsatta programarbetet.

Om de nya gatorna utförs med smala gaturum kan det enligt kontorets uppfattning räcka med en enkelsidig trädrad, i synnerhet om det som ofta är fallet i Husby finns uppvuxna träd på de omgivande ytorna.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslaget till strukturplan för Husby.

Eftersom den formella remisstiden går ut den 8 augusti föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

### **Slut**