

Förslag

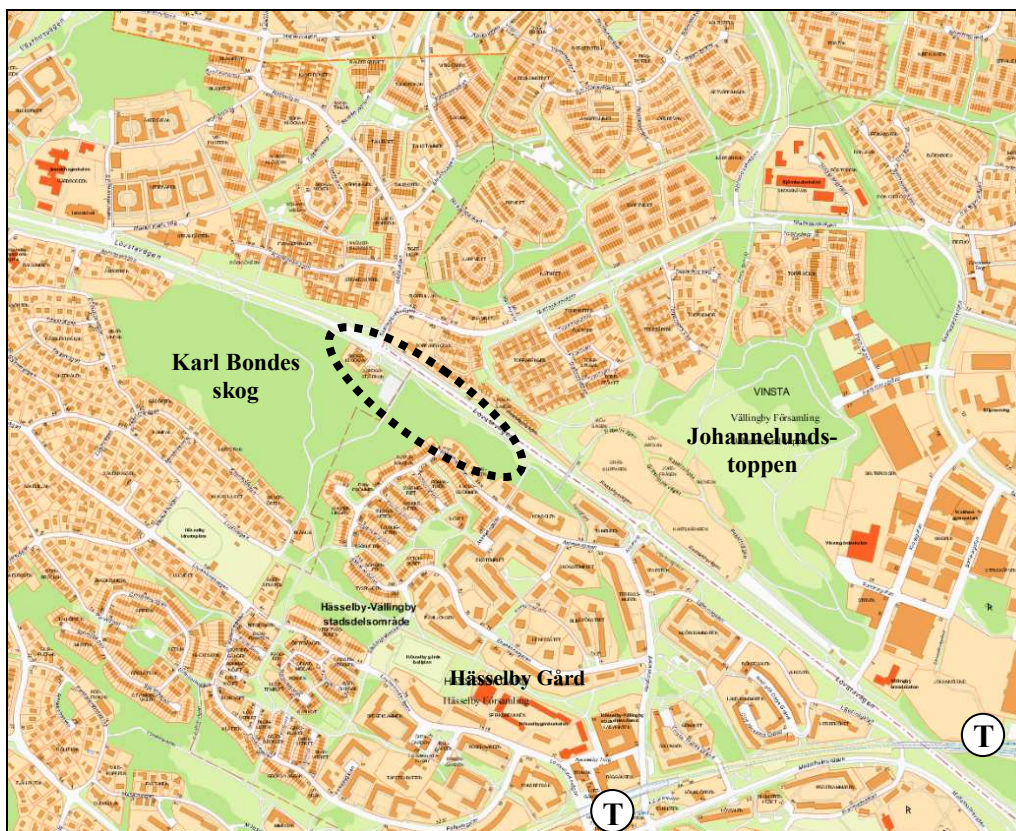
Detaljplan för
del av **Vinsta 5:1 m fl**,
i stadsdelen Hässelby Gård, Hässelby Villastad och Vinsta
i Stockholm
S-Dp 2009-00924-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med projektet är att utveckla Hässelby Gård och göra området vid Lövstavägen mer attraktivt. I projektet ingår utöver att bygga bostäder intill Lövstavägen att fortsätta en upprustning av denna. En omdaning har startat för några år sedan då Lövstavägen byggdes om till en stadsmässig gata. I föreliggande förslag fortsätter denna omvandlingsprocess.



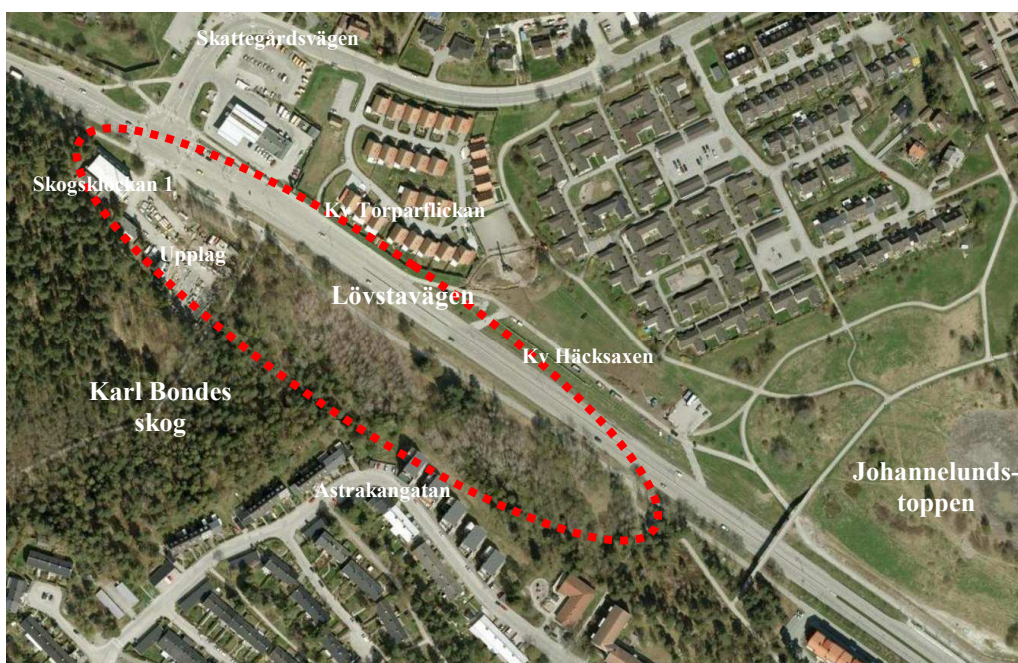
Översiktskarta med planområdets ungefärliga läge markerat.

PLANDATA

Planområdet och markägoförhållanden

Planområdet är beläget mellan Johannelundstoppen och Karl Bondes skog i en sydvästsluttning utefter Lövstavägens södra del. Planen omfattar en areal av omkring ca 5 ha. Området som är aktuellt för exploatering utgörs dels av ett litet naturområde som ligger som en smal kil, ca 400x100 meter, mellan Lövstavägen och bostadsområdena vid Astrakängatan, dels av mark som används för upplagsverksamhet.

Till största delen ligger planområdet inom fastigheten Vinsta 5:1. Marken ägs av Stockholms stad förutom fastigheten Skogsklockan 1 vilket ägs av Telia Net Fastigheter AB. Här finns en teknikbyggnad som innehåller antenner, reservkraftsanläggning, kylfläktar mm. Fläktar som finns vid anläggningen inte används längre då man installerat bergskyla i fastigheten.



Planområdets nuvarande förhållande.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktplaner

I *Stockholms översiktsplan (ÖP99)* ingår planområdet som en del av ett större område utpekad för natur och park. Stadsdelen Hässelby Gård är betecknat som tät stadsbebyggelse. Planeringsinriktningen för tät stadsbebyggelse avser att behålla nuvarande markanvändning och komplettera genom byggande främst för lokala behov i goda kollektivtrafiklägen. Ett trafikreservat planeras för en eventuell framtida spårväg på Lövstavägen.

Stockholms byggnadsordning, som ingår i översiktplanen, klassar Hässelby Gård som "tunnelbanestad".

- Tunnelbanestäderna bevaras och utvecklas efter sin grundidé. Den tydliga planstrukturen är särskilt viktig, med samgruppering av bostäder, service, friområden och arbetsplatser samt tidstypiska uttryck för den planeringsidén i husgrupper och arkitektur. Takkontoren och materialkaraktär respekteras. Anslutande naturmark och grönstråk

vårdas liksom även attraktiva gårdsmiljöer och gröna gaturum av betydelse för miljön.

- Nya husgrupper kan komplettera bebyggelsen. Stadsbildsmässigt avslutade husgrupper bryts inte genom nya tillägg. Planeringsidéer och arkitektur som präglat respektive områdes utformning respekteras vid komplettering. Höjder, parker och öppna naturstråk aktas mot intrång. Naturmark bibehålls eller återställs in på husen. Kompletteringsbebyggelse i randområden förutsätter att en tillräcklig grön zon kring stadsdelen sparas.
- Gator, torg och parker utvecklas efter ursprungsidéerna. De gröna gaturummen vårdas med bibehållande av förgårdsmark och uppvuxna träd tillgängligheten för gångtrafikanter förbättras”.

Även i *Promenadstaden – Översiktplan för Stockholm 2010*, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15, betecknas Hässelby Gård som ”tät stadsbebyggelse”. Planområdets pågående markanvändning definieras som park- och grönområde.

Den nya översiktplanen presenterar fyra stadsbyggnadsstrategier för stadens utveckling. De strategier som är tillämpliga i detta arbete handlar om att främja en levande stadsmiljö i hela staden (strategi 4) samt att stadens delar ska koppla sammans (strategi 3). I vision 2030 betonas att hela Stockholm ska vara tryggt och levande.

Strategi 4, ”Främja en levande stadsmiljö” gör gällande att kompletteringar ska kunna ske med utgångspunkt från lokala förutsättningar och behov. Marken ska utnyttjas så effektivt som möjligt, till exempel genom att återanvända redan exploaterad mark för nya ändamål. I vissa lägen kan det mest effektiva markutnyttjandet vara att pröva ny bebyggelse i mindre värdefulla grönområden och samtidigt förbättra kvaliteten i parker i närområdet. Ny bebyggelse ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet, samspela med, eller i medveten kontrast, till områdets stadsbyggnadskaraktär samt bidra till mervärden i stadsbilden och förstärkning av det offentliga rummet.

Strategi 3, ”Koppla samman stadens delar”, gör gällande att kompletteringar ska kunna ske med utgångspunkt att utveckla nya stadsmiljöer i viktiga kommunikationsstråk i anslutning till tyngdpunkter med utgångspunkt att öka tillgängligheten till attraktiva grönområden och skapa goda möten mellan bebyggelsen och grönområden. Målet är att åstadkomma en mer sammanhängande stadsmiljö med ny bebyggelse och en mer stadsmässig trafik- och gatumiljö där det är mer lockande att promenera och att använda cykeln för vardagsresor.

Förbifart Stockholm - Vägverket har ett reservat för en utbyggnad av förbifart Stockholm i form av tunnel under bebyggelsen söder om Lövestavägen i Grimsta naturreservat. Förbifarten går vidare i tunnel under Lövestavägen och Johannelundstoppen, bostadsbebyggelsen i Vinsta och Kälvesta samt under Lunda arbetsområde.

Förbifart Stockholm ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades i december 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt.

Reservat för kommunal teknisk anläggning - Det finns ett reservat för kommunal teknisk anläggning med hamnläge i Lövsta. En tanke är att en värmeproduktionsanläggning ska kunna förläggas där. Samtidigt finns planer på bostadsbebyggelse mm i grannskapet.

Gällande detaljplaner

För planområdet gäller följande detaljplaner.

För fastigheten Vinsta 5:1 gäller en avstyckningsplan från Spånga sockens tid upprättad 1926-27 (*Vinsta I*) som ej anger något ändamål. Enligt PBL gäller en avstyckningsplan som detaljplan. För Kv. Skogsstjärnan och Skogsklockan gäller *Pl 7317* från år 1976 som anger allmänt ändamål. För korsningen Lövestavägen/Skattegårdsvägen gäller *Pl 5493* samt *Pl 6083A* från 1965 respektive 1966 som anger gatumark.

Markanvisning och Start-PM

Exploateringsnämnden markanvisade 2008-02-14 mark för bostäder inom del av fastigheten Vinsta 5:1 till byggnadsfirman Ikano Bostad AB och Familjebostäder AB.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-09-29 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Naturförhållanden

Naturmarken varierar mellan naturtyperna öppen gräsmark, ung lövskog och äldre blandskog. Vegetationen närmast Lövestavägen består mest av sly. Närmast bebyggelsen vid Astrakangatan finns en anlagd, gräsbevuxen slänt som ansluter mot naturmarken.

Ett stigsystem leder idag genom området och ansluter mot den centrala gångvägen genom Karl Bondes skog. Ett grönt lövstråk har lämnats intill Lövestavägen. Flera ganska grunda öppna diken finns i området, som idag troligen dräneras på annat sätt. Enligt ekonomiska kartan från 1950-talet var detta område åkermark och har efter denna tidpunkt lämnats för igenväxning.

Naturvärdet

Området fungerar idag som ett grönsamband med ett ekologiskt värde som sträcker sig mellan Karl Bondes skog och grönområdet vid Johannelundstoppen.

Planområdet har framförallt betydelse som buffert till övriga delen av Karl Bondes skog och som spridningssamband till Johannelundstoppen.

Lövestavägen innebär dock en barriär för många djurarter idag och om det verkligen sker någon spridning åt detta håll är oklart.

Det aktuella skogsområdets ekologiska värde finns också i områdets sälgar. Pollen från blommande sälg har stor betydelse som mat för insekter under den tidiga våren.

Planområdet saknar större ekar som har betydelse för ekhabitatnätverket. Vidare har inte denna mark heller förutsättningar för groddjurslek, men nära intill området finns en våtmark som bör skyddas från grundvattensänkningar.

Den mest värdefulla vegetationen finns inom område 1 med blandskog och inom områdena 3 där hållmarkstallskog dominerar.

Söder om Stockholm stads upplagsverksamhet finns murrester, husgrund och trädgårdsväxter från en gammal trädgård där man också planterat två bokar som idag är mycket stora och som har gett upphov till den bokföryngring som finns i området. Andra trädgårdsväxter finns också i den gamla trädgården som fruktträd och en del buskar.



Naturvården: Landskapsanalys Kv Skogsstjärnan, 2010-02-15 genom Tyréns AB, CONEC – konsulterande ekologer. Bostadsbebyggelsen i kv Häcksaxen är inte illustrerad.

Rekreation och landskapsbild

Planområdet ingår i Karl Bondes skog, ett vackert skogparti där de centrala delarna har stora värden för rekreation och landskapsbild. Enligt Stockholms grönkarta erbjuder området höga sociala och kulturella värden för utevistelse och friluftsliv, så som grön oas, område för naturlek, promenader samt en rogivande vistelse.

Den smala kilen mellan bebyggelsen på Astrakangatan och Lövstavägen har värde främst som ett sammanbindande grönt stråk mellan Karl Bondes skog och grönområdet på Johannelundstoppen. En gång- och cykelväg samt en gångbro över Lövstavägen binder samman områdena. Närheten till Lövstavägen innebär dock att områdets yttre del är kraftigt bullerstört och därmed inte har något högt rekreativvärde. Trots detta har området ett värde för närrekreation samt som ”grön vägg” av betydelse för stadens karaktär, enligt Stockholms grönkarta.

Det finns inom detta område inga enskilda träd som kan sägas vara landmärken eller ur landskapsbildssynpunkt utmärkande. Det är snarare den sammanlagda upplevelsen av uppvuxna, större träd i naturmark och med möjlighet att gå på spontana stigar som utgör såväl rekreativvärde som lokalt landskapsbildsvärde.

Den gamla trädgårdstomten med murrester, husgrund och trädgårdsväxter söder om Stockholms stads upplagsverksamhet, har en potential att bli ett vackert och intressant inslag i landskapsbilden. Bakom tomten finns en vacker hällmarkstallskog med klippvallar och ett par större tallar. Från klipporna finns också möjlighet till utblick mot Lövstavägen.

Längs Lövstavägen finns gång- och cykelväg på båda sidor av vägen som anses viktiga i Stockholms grönkarta, då de har stor betydelse för användningen och upplevelsen av stadens friytor och gröstruktur. En viktig port in mot Karl Bondes skog finns där gång- och cykelvägen möter det centrala gångstråket in mot skogsområdet. Gångstråket ingår i det större gröna gångnätet som sträcker sig fram till Grimstaskogen. Norr om Lövstavägen löper en asfalterad, belyst gång- och cykelbana som utgör en del av det regionala cykelstråket. Det finns dessutom spontana stigar inom naturmarksområdet som utgör promenadstigar mellan Karl Bondes skog och Johannelund. Andra portar in mot grönområden som bedöms vara betydelsefulla, förutom porten mot Karl Bondes skog, är korsningen mellan gångbron och gångstråket på södra sidan Lövsatvägen, samt knutpunkten mellan flera gångstråk mellan kv Torparflickan/ kv Häcksaxen och Johannelundstoppen, norr om Lövstavägen.



Rekreation och landskapsbild – Landskapsanalys Kv Skogstjärnan, 2010-02-15 genom Tyréns AB, CONEC – konsulterande ekologer. Bostadsbebyggelsen i kv Häcksaxen är inte illustrerad.

Service

Gångavstånd till Hässelbygård centrum är ca en km, där finns offentlig och kommersiell service. Vid planområdets nordvästra del, på norra sidan av Lövstavägen, finns en bensinstation som erbjuder bl a livs och snabbmat och en Ica Nära butik med ett sortiment av dagligvaror. Andra målpunkter på södra sidan om Lövstavägen är busshållplatsen mitt emot befintlig bensinstation samt förskolan vid planområdets sydöstra del.

Omgivande bebyggelse och pågående omvandlingsprocess

Ett nytt sammanhängande bostadsområde håller på att växa fram på båda sidor om Lövstavägen i Hässelby Gård och Vinsta. Under senare år har ett par hundra bostadsrättslägenheter byggts söder om Lövstavägen i Hässelby Gård inom fastigheterna Tamburen 1, Farstun 2 och Stillheten 2.

På norra sidan av Lövstavägen har 15 radhus uppförts i kv Häcksaxen. Närmast öster om kv Häcksaxen ligger Johannelundstoppen där byggarbetet för ytterligare 500 lägenheter pågår.

I samband med detta har Lövstavägen rustats upp och utformats som en allé. Ca 350 meter har försetts med ny belysning, kantsten och planterad mittremsa samt trädplanteringar på båda sidor av vägen. Avsikten har varit att fortsätta upprustningen i samband med det nu aktuella exploateringsprojektet.

Kollektivtrafiknära läge

Området är välbeläget vad gäller tillgången till kollektivtrafik. Lövstavägen trafikeras av fem busslinjer som tar resenärer till Hässelby Strand, Vällingby, Spånga Station, Jakobsberg och Kista. Söder om planområdet ligger Hässelby Gårds tunnelbanestation och öster om det ligger Johannelunds tunnelbanestation.

Detaljplaneförslaget

Planförslaget innebär ett uppförande av nya bostadshus i fyra/fem våningar söder om Lövstavägen. Totalt tillförs området 214 lägenheter varav 90 hyresrätter som byggs av Familjebostäder AB (FB) och 124 bostadsrätter som byggs av Ikano Bostad AB (IK). Genom exploateringen möjliggörs en fortsättning av Lövstavägens upprustning och en förbättring av närliggande värdefulla naturområden.



Situationsplan över föreslagen bebyggelsen. Illustration ÅWL arkitekter.

Bostadshusen föreslås byggas enligt ett koncept som byggbolagen har utvecklat i tidigare projekt i Stockholm där idén är att åstadkomma bra bostäder till ett lågt pris. Enligt förslaget fördelas lägenheterna i fem ganska tätt placerade huskroppar. Varje huskropp består av två eller tre sammankopplade *T-formade hus* som bildar en frontbebyggelse mot den trafikerade Lövstavägen och små skyddade gårdsrum bakom husen mot naturmarken. Gårdarna ger en möjlighet till social gemenskap med grannar och lek för barnen i anslutning till naturen. Mot nordväst öppnas husraden upp något i syfte att skapa en entré och annonsera det befintliga grönstråket genom Karl Bondes skog (KB skog) som ingår i det större gröna gångnät som sträcker sig fram till Grimstaskogen. I anslutning till kvarterets mindre öppningar planeras mindre symmetriska komplementbyggnader i en våning för tvättstugor och cykelparkering. De bildar små privata passager som leder till de bakomliggande bostadsgårdarna.

Totalt planeras tolv trapphus. Fem trapphus (8-12) i planområdets östra del utförs med garage och förråd i källarplanet, medan övriga trapphus (1-7) planeras med förråd under vindsvåning.

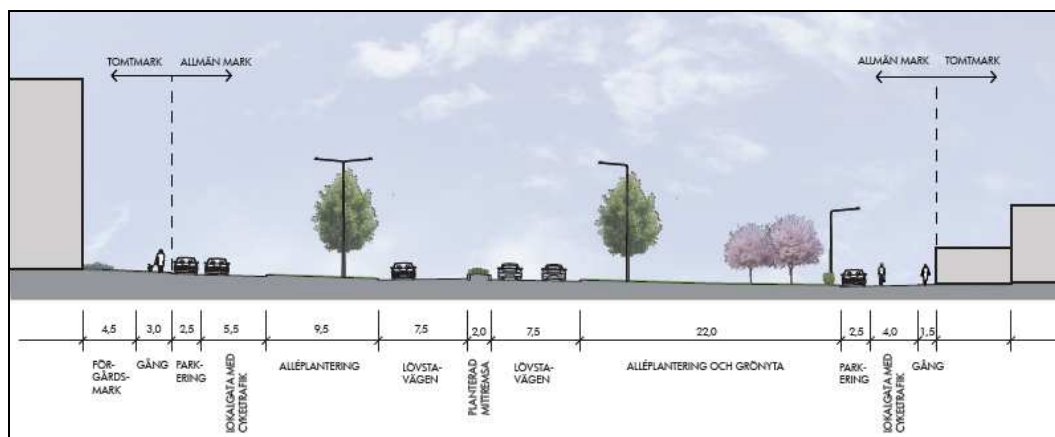


Den nya frontbebyggelsen mot Lövstavägen. Arkitekthuset Jönköping AB.

Bil, gång- och cykeltrafik

Utmed Lövstavägen föreslås den nylagda allén med ny belysning, kantsten och planterad mittremsa samt trädplanteringar på båda sidor av vägen försätta. Planförslaget innebär att bredden på berörd del av Lövstavägen blir mindre utan att minska vägens kapacitet nämnvärt – vägen har fotfarande fyra körfält. Översiktliga studier har utförts för att säkerställa att den nya gatubredden klarar förväntad framtida trafikökning. En ny cirkulationsplats och övergångsställe vid korsningen med Skattegårdsvägen uppförs. Den nya cirkulationsplatsen kommer att utformas som en tvåfältig cirkulationsplats med tvåfältiga in- och utfarter till och från Lövstavägen i båda riktningar och enfältiga in- och utfarter från Skattegårdsvägen och den nya lokalgatan.

Söder om cirkulationsplatsen planeras det nya bostadskvarterets entré. Entré och parkering/infart för bostadshusen sker från en ny gata som löper parallellt med Lövstavägen, med vändplan i den östra delen. Den nya lokalgatan rymmer enkelsidig parkering på kvartersmark samt utgör anvisad cykelväg som ansluter mot befintligt stråk i väster och mot lokalgatan och Kuskgränd i öster. Den nya gatan är 5,5 m bredd och ligger ca 1 m högre än Lövstavägen, vändplanen har en 9 meters radie. Nära Lövstavägen och lokalgatan planeras en trädplantering och en slänt som tar upp höjdskillnaden. En ny gångbana, 3 m bredd, planeras i anslutning till den nya bebyggelsen.



Sektion genom den nya Lövstavägen och allmängatan. Tanken med det nya projektet är att fortsätta Lövstavägens omvandling från landsortsväg till allé. Tema landskapsarkitekter.

Bil- och cykelparkering

Gångavstånd till Hässelby Gårds centrum är ca en km. Ett flertal busslinjer finns utmed Lövstavägen och kollektivtrafikläget bedöms gott. Ett p-tal på 0,84 per lägenhet bedöms därför rimligt för att uppfylla det tillkommande behovet av p-platser inom planområdet.

Totalt 184 p-platser planeras på kvartersmark både som garage och markparkeringar. Husen vid planområdets östra del innehåller garage om 81 st p-platser, resterande parkering föreslås ske som markparkeringsplatser, dels på ytan efter lokalgatan (52 st), dels på en mindre parkeringsplats vid sidan av husen vid fastigheten Skogsklockan 1 (29 st) som är underbebyggt för att ge plats till ytterligare 22 st p-platser. Handikapparkering ingår i den totala siffran av p-platser.

Ca 340 st cykelplatser planeras på kvartersmark varav 120 st utomhus och 220 st inomhus. Detta motsvarar ett cykeltal på ca 1,5 per lägenhet enligt stadens parkeringsnorm.

Grönsambandet

Den smala gröna kilen mellan bebyggelsen på Astrakangatan och Lövstavägen kommer även fortsättningsvis att fungera som ett sammanbindande grönt stråk mellan Karl Bondes skog och grönområdet på Johannelundstoppen.

Den allmän tillgänglig naturmarken kommer att minska i omfattning men kommer att bli tystare. Entrén från Lövstavägen till Karl Bondes skog säkerställs och förbättras genom att en ny allmän parkentré mellan husraden tydlig annonserar det befintliga grönstråket. Parkvägen i Karl Bondes skog ska rustas med ny beläggning, belysning och bänkar.



Skogen bakom husen blir en trygg och tyst förbindelse mellan Karl Bondes skog och Johannelundstoppen. Arkitektuset Jönköping AB.

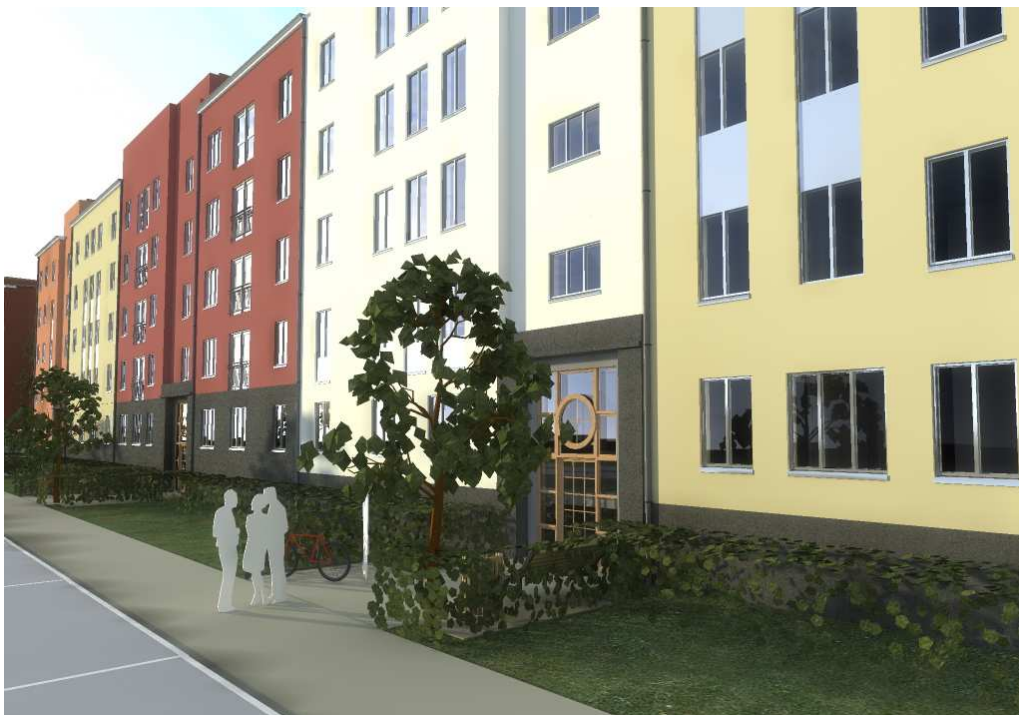


Den nya entrén till Karl Bondes skog. Arkitektuset Jönköping AB.

Gestaltning

De föreslagna fem byggnadskropparna, bestående av två eller tre sammankopplade T-formade hus, bildar en ca 325 meters lång fasad längs Lövstavägen. För att undvika att det rationella byggandet ska uppfattas som monotont formas varje huskropp som en egen volym. Huskropparnas fasadarkitektur ska varieras rikt, för att skapa en småskalig stadsmiljö längs Lövstavägen.

Den långa bebyggelsesträcken upplevas som kortare om den delas i mindre etapper så att det vertikala uttrycket dämpar ner det horisontala. Mindre fasadindragningar, olika byggnadshöjder tillsammans med färgvariationer mellan trapphusenheterna, varierade sockelhöjder och fönstersättningar samt individuella utformning av entréerna medverkar till att variera volymerna tydligt, skapa en mänsklig skala och utstråla individualitet.



Gatufasad - Fasadarkitekturen varieras rikt för att skapa en småskalig stadsmiljö längs Lövstavägen. Arkitektuset Jönköping AB.

Fasaden längs Lövstavägen uppförs i puts. Här varieras färgsättningen rikt mellan två teman, en mustig jordfärgskala och en dämpat beige eller varmgrå ton. Olika kulörer på natursten som sockel kommer också att användas.



Gatufasad - Utsnitt över bebyggelsen som utförs med garage och förråd i källarplanet. Arkitektuset Jönköping AB.



Gatufasad - Utsnitt över byggelsen som utförs med förråd i vindsvåning.

Fasaderna mot de små gårdarna ges en mer enhetligt fasadfärg i ljus ton. Intentionen är att flygarna mot gården uppförs med prefabricerade byggnadselement. Det vidare planarbetet kommer att studera hur synliga skarvar kan användas som en del av gestaltningen.



Parkfasad - Utsnitt över bebyggelse som utförs med garage och förråd i källarplanet.



Parkfasad - Utsnitt över bebyggelsen som utförs med förråd i vindsvåning.



Gatufasad



Parkfasad

- 1) Skärm lika fasad; 2) putsad fasad; 3) fasadmarkering; 4) entréparti av ek (entrépartier utformas individuellt; 5) utskjutande omfattning runt entréparti; 6) indraget fasadliv; 7) tak av papp/duk; 8) fönster av trä/al; 9) fasadskivor; 10) fasad av betong; 11) metallräcken; 12) skärmtak av glas/metall; 13) markering under fönster

Entrézoner och entréportar

Entrézonerna till byggnaden och till de privata gårdarna ska vara inbjudande och ska uppmuntra att stanna en stund. Det ska kännas tryggt att stanna genom att skapa uppehållsmöjligheter precis utanför bostäderna och genom att skapa god utsikt ut mot omgivande platser.

För att entrézonerna utmed Lövstavägen ska upplevas inbjudande är det värdefullt att den tillkommande förgårdsmarken vid bostadsentréerna planteras med mindre träd, buskar och perenner så att trafikens negativa inverkan delvis kan dämpas. Små bänkar och cykelställ kan uppmuntra att stanna en stund utanför bostäderna.

En välkommande entréport har stor social betydelse för de boende men också för upplevelsen av gaturummet. En individuell utformning av entréerna bidrar till att skapa identitet, där även en hög materialstandard är betydelsefull. För att framhäva entréerna i gaturummet förhöjs portarna, något som också dämpar bebyggelsens höjd. Utskjutande omfattning runt entrépartier bidrar också till att betona portens betydelse vid gaturummet. Porten och trapphusentrén är den delen av huset som utsätts för det stora slitaget. Materialet behöver därför vara tåliga och åldras vackert. Dörrsnickerierna utförs genomgående av ek.



Gestaltungsprinzip för att betona entrézoner .

Bilden till vänster visar en lösning där trapphuset dras in i förhållande till övrig fasad, portomfattning ligger utanpå yttre fasad, sticker ut och markerar entrén. Bilden till höger visar istället en lösning där trapphuset inte sticker ut pga planlösning. För att betona entréerna även här dras porten in i förhållande till fasaden och betonas med en liten fransk balkong ovanför.

Passagerna mellan husen, som leder till de privata gårdarna mot parksidan, ska också kännas inbjudande för de boende. En förlängning av husens sockel framför de mindre symmetriska bebyggelserna ramar in gårdsentréerna, annonserar tydligt gårdsrummen bakom husen samt uppmuntrar till passagen. Muren förses med belysningsstolpar så att genomgången också ska kännas trygg.

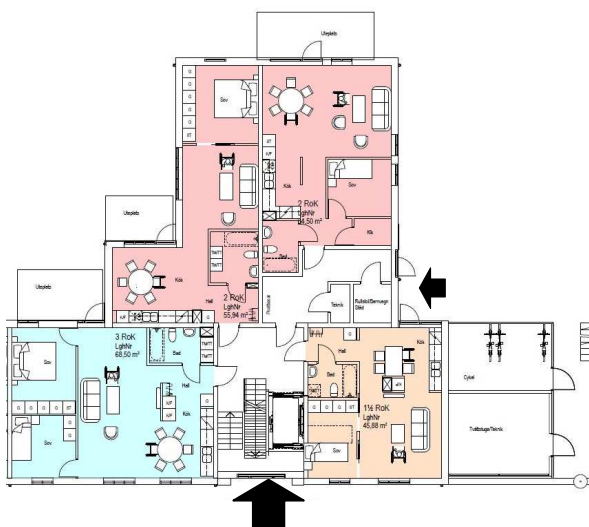


Passagen mellan husen ska kännas inbjudande och trygg för de boende.

Tillgänglighet

Ny bostadsbebyggelse samt utemiljö skall vara tillgängliga för personer med rörelsehinder och orienteringshandikapp.

För att minska insyn i de lägenheter på bottenvåningen som vetter mot Lövstavägen föreslås en planlösning med uppbyggda bottenvåningar. Kraven på tillgängliga entréer inom projektet innebär att husen huvudentré antingen ligger vid gatan eller på sidan vid gården beroende på vilket T-formade hus som används. Inom projektet används två olika T-formade hus som har olika trapphusplaceringar beroende på om huset utförs med garage och förråd i källarplan eller utan garage och förråd på vinden. Den första varianten (hus 7-11 på situationsplanen), uppförs med ett indraget trapphus på framsidan som gör möjligt att huvudentrén kan ligga vid gatan. Den andra varianten (hus 1-6) har i stället ett mittplacerat trapphus. Denna kräver att antingen gårdsentréerna på sidan ska fungera som huvudentré eller att entrén mot gatan används som huvudentré genom att lägga en invändig ramp. Mellan husen 4-5 behövs att en portik uppförs för att kunna nå gårdsentrén på sidan. Portikens höjd är högre mot gatan och mindre mot gården på grund av att marken lutar. Mindre nivåskillnader mellan gatan och de något förhöjda bostadsgårdarna tas upp med ramper med maxlutning 1:12 och trappor.



Trapphus 11 och liknande

- Huvudentrén vid gatan.
- Rullstolsförråd vid gårdsentré.
- Översta lägenhetsplan kan förses med altan där tillgänglig balkong bibehålls.
- Förråd i källarplan.

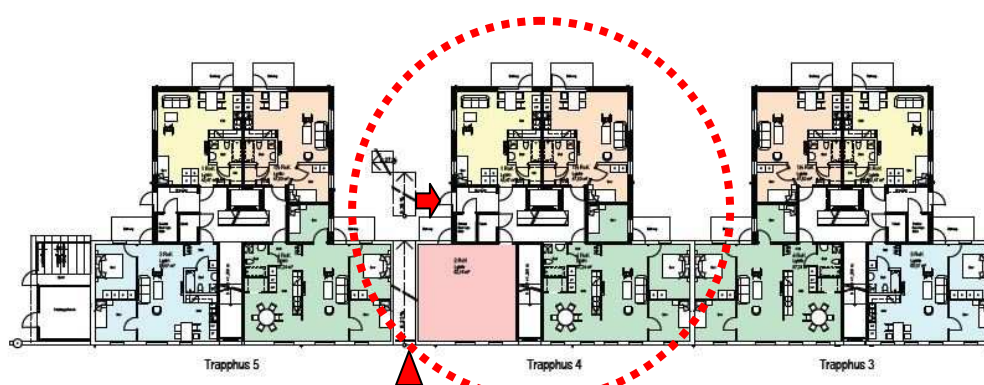
Trapphus 11 – huvudentrén ligger vid gatan. Arkitektuset Jönköping AB.



Trapphus 6 – huvudentrén ligger på sidan vid gården.

Trapphus 6 och liknande

- Huvudentrén på sidan vid gården
- Rullstolsförråd i direkt anknötning till entrén.
- Översta lägenhetsplan kan förses med altan där tillgänglig balkong bibehålls.
- Tvättstuga placeras utvändigt vid gavel alternativt på vindplan.
- Förråd på vind.



Trapphus 3-4-5 – Lösningen med portik för att klara tillgänglighet i trapphus 4.

Stadens mål är att en angöringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas högst 10 m gångavstånd från entréer. Enligt Boverkets byggregler (BBR) är det 25 m som gäller som maximalt avstånd från huvudentrén. Längs den nya lokalgatan finns det möjlighet att reservera kantstensparkeringsplatser för rörelsehinder inom rekommenderat avstånd från entréer. Samtliga huvudentréer nås en del inom 10 meter från gatan (trapphus 8-12) och en del inom 23 m (trapphus 1-4). För en mindre del (trapphus 5-7) kan entrén mot gatan användas som huvudentrén genom att lägga en invändig ramp.

Handikapplatser ordnas även i garage under huset/gården vid planområdets östra del (under trapphus 8-12) samt på den mindre parkeringsytan vid sidan av husen vid fastigheten Skogsklockan 1. Garaget vid planområdets östra del har direkthissar till entréplanet/gårdsplanet.

Sopinkast ordnas i anslutning till entréer enligt stadens riktlinjer (se avsnitt Avfallshantering).

Lägenhetssammansättning

Ett brett utbud av lägenhetsstorlekar kommer att finnas inom det nya bostadsområdet. Lägenhetsutbudet kommer att variera mellan 1:or till 4:or. Planlösningarna är med genomgående lägenheter pga buller.

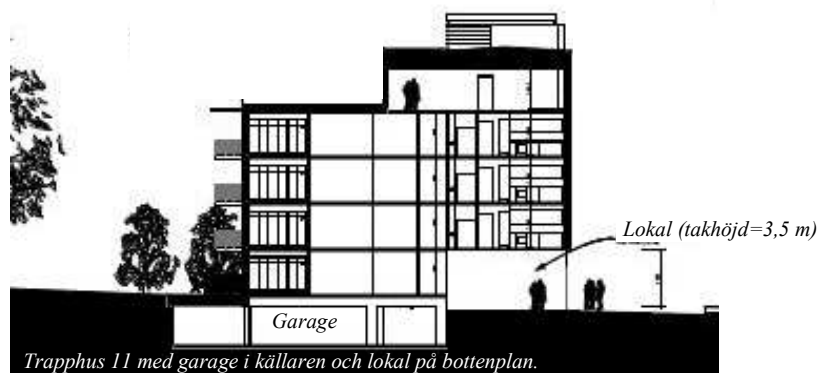
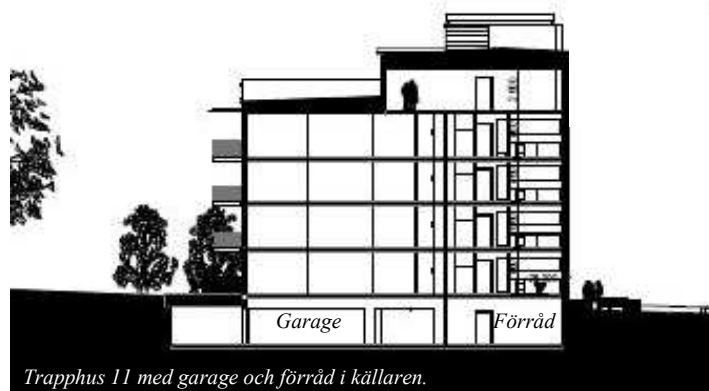
Avfallshantering

Avfallshantering sker maskinellt från den nya gatan. Bebyggelsen planeras med nedgrävda sopbehållare (typ moloker) för hushållssopor samt två miljöstationer för källsortering, en på omse sidor om husraden på kvarteretsmark. Avståndet från bostadsentré till plats för avlämning av hushållssopor är som längst 40 m vilket uppfyller stadens riktlinjer som anger att sopor ska kunna lämnas inom 50 m. Den aktuella planförslaget redovisar en lösning på förgårdsmark. En bättre alternativlösning vore det att ha de i parkeringszonen, utanför gångbana, som dock kan försämra tillgängligheten (ta sig dit som rörelsehindrad) eller sänker p-talet för mycket. Det vidare planprocessen kommer att pröva detta. Avståndet från bostadsentré till närmaste plats för källsortering är som längst 165 m vilket uppfyller stadens riktlinjer som anger att återvinningsstationer ska kunna nås inom 200 m.

Lokaler

Dagens kundunderlag bedöms ej som tillräckligt för levande bottenvåningar, med verksamheter, i dagsläget. Detaljplanen medger ändå möjlighet att de i framtiden delvis kan ombyggas till lokaler för butiker, företag eller annan verksamhet.

Planförslaget innebär att lokaler är realistisk möjligt enbart där garage finns. Där kan man skapa möjlighet till lokaler på bottenplan genom flyttningen av förrådet från källarplanet till andra delar inom angiven byggrätt. Om lokaler ska uppföras i övriga huskroppar utan garage bör blindbotten utföras. Stora kostnader vore förknippade med ombyggnaden, som t ex flytt av tekniska installationer.



Exempel på trapphus med garage där det är realistiskt möjligt uppföra lokaler i framtiden.

Ny elnätstation

En ny elnätstation krävs för att säkerställa elförsörjningen till den nya bebyggelsen. En byggrätt för elnätstationen föreslås vid den nya lokalgatans vändplan.

Energianvändning

Både Familjebostäder AB och Ikano Bostad AB har som mål för energianvändning för bostäderna 80 Kwh/m².

Kv Skogsklockan I

I fastigheten Skogsklockan 1 finns en teknikbyggnad tillhörande Telia Sonera. Funktionen förväntas minska i framtiden även om det lokala nätet kommer att finnas kvar. Utrymmesbehovet minskar pga teknikutvecklingen.

Gällande plan, *Pl 7317* från år 1976, anger allmänt ändamål (A) vilket innebär att stat eller kommun ska vara huvudman för verksamheten. Den befintliga byggnaden bekräftas i planen och ges användningen E (teknisk anläggning). Pga att nuvarande användning kommer att minska föreslås att även ej störande kontorsverksamhet (K) kan tillåtas.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer, efter samråd med länsstyrelsen, att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en särskild miljöbedömning behöver göras. Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan.

Planförslaget bedöms heller 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.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

I enlighet med det svenska genomförandet av EU:s Ramdirektiv för vatten beslutade Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt den 16 december 2009 om åtgärdsprogram, förvaltningsplan samt miljö kvalitetsnormer för alla yt- och grundvattenförekomster i vattendistriktet. Miljö kvalitetsnormerna är juridiskt bindande för myndigheter och kommuner. Enligt PBL 2 kap 2 § ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning. Kommunerna ska genomföra sin planläggning så att miljö kvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds.

Det grundläggande målet är att god ekologisk och kemisk vattenstatus ska nås år 2015, utom i de vattenförekomster som medgetts undantag. För en övervägande del av vattenförekomsterna i Stockholms län har en tidsfrist medgetts vilket innebär att målet att god vattenstatus ska uppnås senast 2021. Kvalitetskraven innebär också att tillståndet i vattenförekomster inte får försämrats. Vattenförekomsten Östra Mälaren har idag god ekologisk status vilket innebär att kvalitetskravet är fortsatt god ekologisk status 2015. God kemisk ytvattenstatus nås för närvarande ej men ska förbättras och uppnås senast 2021.

Enligt kontoret är den viktigaste frågan att utreda i projektet hur omhändertagandet av dagvattnet från området sker. Dagvattnet kommer att omhändertas i samarbete med Stockholm Vatten i enlighet med stadens dagvattenstrategi.

Miljöfrågor

De väsentligaste miljöfrågorna att beakta i detaljplaneringen är i huvudsak följande: buller, vibrationer och luftkvalitet från trafiken, transport med farligt gods, markföreningar och naturmark - rekreation.

Trafikprognos

Trafikprognosen har inhämtats från Trafikkontoret, Stockholm stad. Trafiken på Lövsstavägen är idag ca 17 000 fordon/dygn och beräknas öka till cirka 23 000 fordon/dygn i framtiden. Ökningen beror på ny bebyggelse, Växthusvägens förlängning till Järfälla samt den allmänna trafikutvecklingen. Prognosen har även tagit hänsyn till genomförandet av Förbifart Stockholm. Skyltad hastighet är idag 50 km/h och andel tung trafik är 6 %. Både hastigheten samt andelen tung trafik antas vara oförändrade med trafikökningen.

Övriga trafikmängder från Skattegårdsvägen (7 400 fordon/årsmedeldygn) och Astrakängatan (700 fordon/årsmedeldygn) har hämtats från Stockholm stads trafikflödeskarta. Den nya lokalgatan mellan Lövsstavägen och den nya bebyggelsen har beräknats få ett trafikflöde om 180 fordon/årsmedeldygn. Antaget flöde är baserat på antalet parkeringsplatser.

Buller- och riskberäkningar utgår ifrån denna trafikprognos.

Trafikbuller

Akustikbyrån har gjort en trafikbullerberäkning. Uppdraget innefattade även att besvara frågeställningen angående den nya bebyggelsens påverkan på ljudnivå från trafik vid angränsande befintliga bostäder i områdena Torparflickan, Häcksaxen och Stillheten. Beräkningarna har utförts för två alternativ, dels ett nollalternativ med dagens trafikmängd år 2011 (17 000 fordon/dygn) och dels enligt en prognos efter att projekt Förbifart Stockholm genomförts år ca 2020 (23 000 fordon/dygn). Omgivningspåverkan från teknikbyggnaden tillhörande TeliaSonera har också utretts.

Sammanfattande bedömning

De dygnsekvivalenta ljudnivåerna beräknas överskrida riktvärdet 55 dB(A) för de fasadersom vetter mot Lövsstavägen och på gavlarna närmast Lövsstavägen. Detta betyder att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet måste orienteras mot en tyst sida.

Även de maximala ljudnivåerna överskrider 70 dB(A) för samtliga fasader mot Lövsstavägen samt för gavlarna. Detta är dock inget problem då samtliga lägenheter har tillgång till bullerskyddade uteplatser och balkonger mot sydväst.

Byggnationen av kvarteret kommer att skärma av trafikbullret effektivt, vilket medför att ljudnivån på grönområdet bakom husen på gårdssidan kommer att dämpas med 10 dB eller mer. Beräkningarna visar även att förrådsbyggnaderna begränsar ljudspridningen i markplanet på gårdssidan, vilket ger goda förutsättningar att skapa bullerskyddade uteplatser.

Lämpliga åtgärder för att klara riktvärden för inomhusbuller är:

- minst hälften av lägenheternas boningsrum (sov- och vardagsrum) ska i första hand orienteras mot sydväst dvs mot gårdssidan.
- fasaddimensionering utförs för att nå ljudklass B enligt svensk standard 25267:2004 med avseende på ljudnivå inomhus från trafikbuller för att kompensera för en förhöjd ljudnivå utomhus.

Att åtgärder för att klara riktvärden för inomhusbuller genomförs säkerställs genom planbestämmelse.

Industribuller

Omgivningspåverkan från teknikbyggnaden tillhörande TeliaSonera har utretts. De fläktar som finns vid anläggningen används inte längre då man installerat bergskyla i fastigheten. Med utgångspunkt från platsbesök som utfördes av Akustikbyrån den 7 juli 2011 bedöms ljudnivån från Telias anläggning inte ge upphov till förhöjda ljudnivåer vid planerade bostadsfasader.

Påverkan på omgivande bebyggelse

Kv Torparflickan är omgärdad av en skärm och bedöms ej påverkas av reflexer från den nya bebyggelsen. Kv Stillheten är placerad på en höjd söder om kv Skogsstjärnan och berörs i huvudsak av buller från Astrakangatan.

Beräkningar visar att ljudnivån vid kv Häcksaxen efter att kv Skogsstjärnan har byggts ökar mindre än 1 Db.

Planens påverkan på omkringliggande bebyggelse med avseende på buller bedöms därmed vara försumbar.

Vibrationer och luft

Grundförhållanden på platsen för ny bebyggelse utgörs av lera. Därför finns risk för vibrationsstörningar till bostäder från tung trafik på Lövvästvägen samt från en eventuell spårvägstrafik. En översiktlig bedömning är att vibrationerna kommer att påverka husen normalt och att den tunga betongstommen kommer att vara tillräcklig för att klara vibrationerna. Frågan kommer att granskas närmare i projekteringsskede när man har fått kompletta indata avseende trafikkonstruktionerna för väg och en eventuell spårväg.

Angående luft gäller att man kommer att ha friskluftintag till lägenheterna från parksidan . Därmed klaras krav avseende luftkvalitet.

Risk från transport med farligt gods

Lövvästvägen är klassificerad som sekundär transportled för farligt gods, varför risksituationen har belyst närmare i en riskanalys gjord av Sweco.

Uppdraget omfattade en inventering av transporter på vägen och en riskbedömning med förslag till riktlinjer och åtgärder. Riskbedömningen omfattade tre fall, dels dagens transporter med farligt gods, dels osäkerheten med vilken verksamhet markreservationen i översiktsplanen kan medföra, dels vilken inverkan Förbifart Stockholm kan få. Riskbedömning har också gjorts med hänsyn till planområdets närhet till bensinstationen som är uppmätt till ca 50 meter.

Trafiken på Lövvästvägen är idag ca 17 000 fordon/dygn och beräknas öka till cirka 23 000 fordon/dygn i framtiden enligt trafikprognosen. Lövvästvägen är idag med avseende på transporter med farligt gods en ändväg. Antalet sådana passager är helt beroende av vilka verksamheter som finns längs Lövvästvägen.

Hastigheten förbi planområdet är idag 70 km/h men avses bli 50 km/h i framtiden. De farliga ämnen som transporteras på Lövstavägen domineras av diesel, eldningsolja, bensen, och etanol, dvs. brandfarliga ämnen. Konsekvensberäkningarna har därför baserats på dessa ämnen.

Sammanfattande bedömning

Med en framtida situation utan större förändringar jämfört med i dag bedöms risken för olyckor vara liten på grund av transporter med farligt gods förbi planområdet. Transporterna som i huvudsak består av bensen och diesel, sker i snitt ca 1,5 gång per arbetsdag.

Beräkningar visar att sannolikheten för att en olycka med farligt gods ska ske vid planområdet är liten. Till följd av den stora osäkerheten i framtida trafikflöden och framtida verksamheter vid reservatet i Lövsta föreslås dock ett antal riskreducerande åtgärder, även om den nya bebyggelsen som planeras uppfyller Länsstyrelsens rekommendationer på en bebyggelsefri zon på 25 meter. Åtgärderna syftar till att minska både antalet olyckor och konsekvenserna av olyckor. Föreslagna åtgärder är:

- Hastigheten på Lövstavägen vid planområdet sänks till 50 km/tim. Lägre hastighet medför en minskad sannolikhet att en olycka sker samt lindrar konsekvenserna.
- Skydd mot avåkning bör anordnas utmed Lövstavägen med räcke. Räcket bör ha tillräcklig höjd för att inte stora fordon ska kunna tippa över.
- Speciell hänsyn bör tas vid cirkulationsplatsen i områdets norra del. Åtgärder bör utföras för att undvika att ett eventuellt spill till följd av en vältolycka i cirkulationen når lokalgatan. Detta kan åtgärdas med en mindre nivåskillnad.
- Fasader mot Lövstavägen bör utföras i icke brännbart material (ej trä) för ett visst skydd mot antändning.
- Byggnaderna bör ha utrymningsvägar mot husets baksida.

Markföroreningar

Geosigma AB har undersökt förekomsten av föroreningar i området som används och har använts som upplagsområde. Undersökningen visar att området är relativt opåverkat av tidigare och nuvarande verksamheter, men i några provpunkter har påträffats något förhöjda halter av föroreningar samt spår som troligen härrör från mindre läckage av motorolja. Vid schakt för grundläggning av de nya bostäderna kommer massor att schaktas bort från området. I det skedet ska kompletterande prover tas och eventuella föroreningar omhändertags för att säkerställa att marken klarar storstadsspecifika riktvärden för mark avsedd för bostäder.

Naturmiljö och rekreation

Naturmiljö

Planen påverkar kanterna av Karl Bondes skog som idag är naturmark och/eller används för upplagsverksamhet. Andelen naturmark i Karl Bondes skog kommer att minska med ca 3 ha (ca 13 %). Utglesning av skogen söder om planområdet kommer att behöva göras.

Karl Bondes skog är ett förhållandevis avskärmat grönområde där närmaste grönområde är Johannelundstoppen på andra sidan Lövstavägen. Lövstavägen

fungerar idag som en barriär för många djur, bl.a. för barrskogslevande arter och groddjur. Planen innebär därför knappast några försämrade spridningsmöjligheter för dessa djur. Risken för sänkning av grundvattennivån i det närliggande våtmarksområdet, befintligt dike, bör dock beaktas i samband med projekteringen.

Inga hotade eller sällsynta arter kommer att påverkas inom planerade områden. Huvudparten av vegetationen är tämligen ung och finns på dikad f.d. åkermark. Några enstaka stora sälgar som har ett naturvärde kan försvinna i samband med exploateringen.

Rekreation

Planområdet har en viktig funktion som entré från Lövestavägen till grönområdet. Idag är entrén otydlig. Karl Bondes skog har höga sociala och kulturella värden för utevistelse och friluftsliv. Den smala kilen i öster har framförallt ett värde som sammanbindande grönt stråk och kommer med genomförande av planen att bli smalare. Utformningen av entrén till Karl Bondes skog kommer att ha stor betydelse för om området känns privatiserat eller inte.

Utbyggnad av området innebär att området som idag är kraftigt bullerstört, kommer att bli tystare.

Utformningen av Lövestavägen som trädklädd allégata, vilken bli smalare än idag, förbättrar det gröna sambandet med Johanneslundstoppen.

Kompensationsåtgärder

Inom projektet kommer medel att avsättas för kompensation för det ianspråktagande av naturmark som planen medför. Förslag till grönkompensation är:

- Entrén mot Karl Bondes skog görs tydlig, generös, grön och lättillgänglig.
- Upprustning av parkväg i Karl Bondes skog avseende: beläggning, belysning och bänkar.
- Plantering av träd utmed Lövestavägen.
- En varsam gallring av vegetationszon mot befintlig bebyggelse söder om exploateringsområdet. Målet är att ha bredden av vegetation kvar här.
- Flytta bokplantor till planområdet (karaktärsträd).
- Trädgårdsmiljö: den gamla trädgårdsmiljön föreslås restaureras och fruktträd, bokträd o murrester lyfts fram. Ny historisk skylt.
- Upprustning av befintlig lekplats i närområdet på Astrakangatan.

Solstudier

Solstudier har tagit fram med de nya bostadshusen inplacerade. Av studien framgår att de nya husen inte i någon större utsträckning kommer att påverka den kringliggande bebyggelsen. Vegetationsskärmen och de högre liggande husen söder om planområdet (Kv Stillheten 2) riskerar dock att ge skuggiga gårdar trots att de är sydvända.

Påverkan på barn

Biltrafiken är intensiv på Lövstavägen. Bebyggelsen skärmar av trafiken och vänder gårdssidan mot natur- och skogssidan. Alla vistelseplatser för barn förläggs mot byggnadens gårdssida. En gångbro finns redan över Lövstavägen och medger en säker övergång till rekreationsområdet vid Johannelundsområdet för barn och barngrupper.

MEDVERKANDE

Denna planbeskrivning har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samarbete med Niklas Karlsson och Elisabeth Tornberg på exploateringskontoret samt byggherrarna Ikano Bostad AB och Familjebostäder AB. Projekterande arkitektkontor har Arkitekthuset Jönköping AB och ÅWL Arkitekter AB varit.