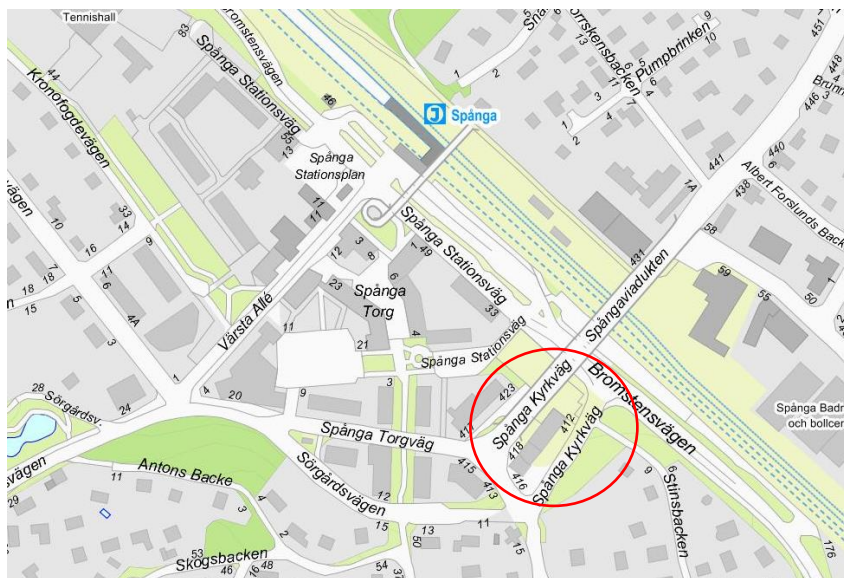




Sammanfattning

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. Den 12 juni 2014 fick AB Borätt en markanvisning inom området. De önskar uppföra en kvartersbebyggelse i fem till sex 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. Idag är husen enligt Stockholms stads fastighetskontor, som förvaltar husen, i sådant skick att det inte är ekonomiskt försvarbart att återställa eller renovera dem.

Planförslaget ska bidra till ett mer varierat bostadsutbud i Spånga 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 är ett viktigt bidrag för 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 1950-talskaraktär. Bebyggelsen får en stor variation i gestaltningen samt byggnadsdetaljer som på ett hedersamt vis påminner om de hus som står på platsen idag.

Innehåll

Inledning	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Miljöbedömning	4
Tidplan	4
Handlingar	4
Tidigare ställningstaganden	6
Förutsättningar	9
Natur	9
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	12
Markavvattning	13
Befintlig bebyggelse	13
Stadsbild	14
Kulturhistoriskt värdefull miljö	15
Service	16
Gator och trafik	17
Störningar och risker	19
Planförslag	21
Ny bebyggelse	21
Gator och trafik	29
Teknisk försörjning	31
Konsekvenser	33
Behovsbedömning	33
Naturmiljö	33
Miljökvalitetsnormer för vatten	33
Stadsbild	34
Befintlig bebyggelse	34
Gator och Trafik	34
Kulturhistoriskt värdefull miljö	35
Störningar och risker	35
Ljusförhållanden	38
Barnkonsekvenser	38
Tidplan	38
Genomförande	39
Organisatoriska frågor	39
Verkan på befintliga detaljplaner	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor	42
Tekniska frågor	42
Genomförandetid	43

Inledning

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet för en ny flerbostadsbebyggelse med uppbrutna fasader och utveckla den omgivande stadsmiljön. Värden såsom småskalighet, trygghet och variation eftersträvas för att värna den befintliga karaktären i Spånga.

Vidare syftar planen till att skapa en ny elnätstation, lokal 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 verksamheter i bottenvåningen. De nya bostäderna får en förbättrad bullersituation än de som finns på platsen idag. Spånga kyrkväg breddas och flyttas i sidled, dessutom uppförs en lokal elnätstation mot Mälarbanan.

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.

Tidplan

Samråd:	26 september – 7 november 2017
Granskning:	Q2 2018
Antagande:	Q3 2018

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 en rad utredningar tagits fram:

- *Antikvarisk förundersökning (Wenanders, 2016)*
- *Parkeringsutredning – Spånga Kyrkväg (Tyréns, 2010)*
- *Fördjupad parkeringsutredning Spånga (Tyréns, 2011)*
- *Spånga Centrum, Stockholm Västerort. Parkeringsstudie och trafikanalys. (Sweco, 2016)*
- *Naturvärdesinventering (NVI) (Calluna, 2015)*

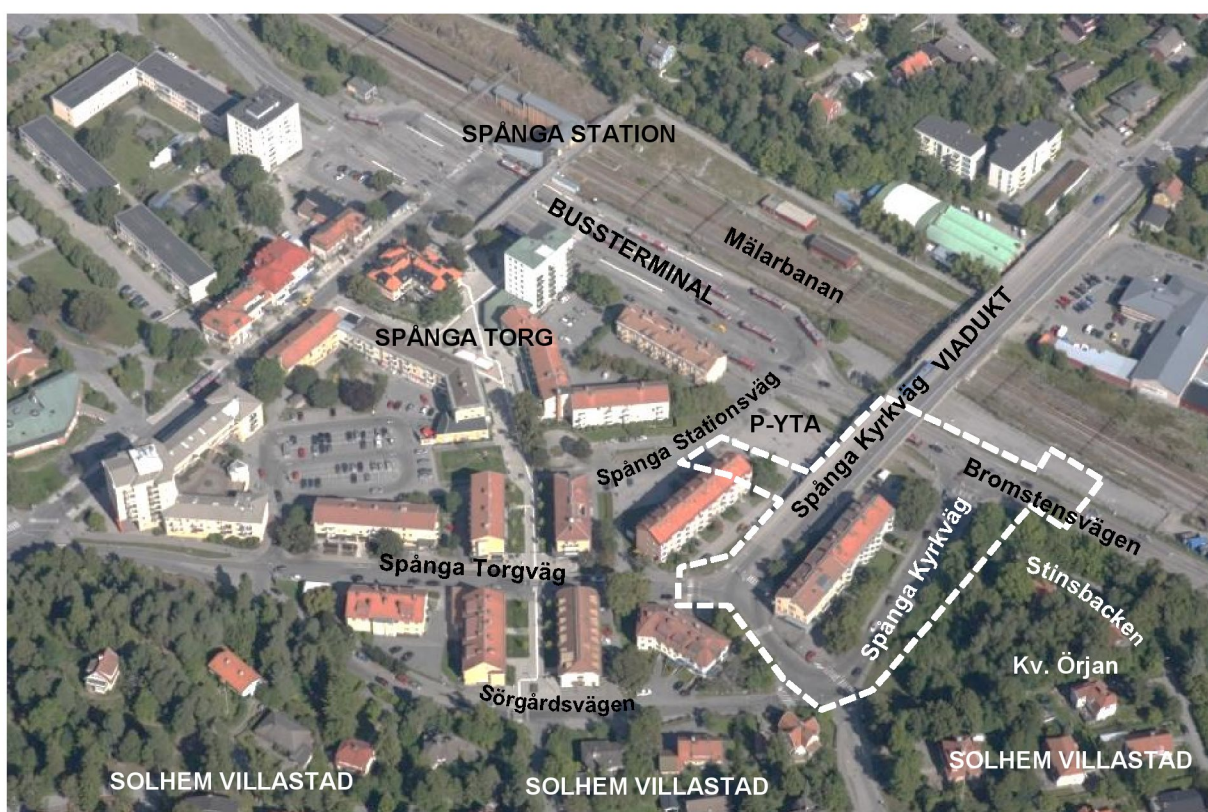
- Trafikbullerutredning (ACAD, 2017)
- Dagvattenutredning (Geosigma, 2017-04-26) (kvartersmark)
- Dagvattenutredning (Geosigma, 2017-04-05) (allmän platsmark)
- Riskhantering (Tyréns, 2016)

På grund av förändringar i projektet överensstämmer ej gällande bebyggelseförslag med det underlag som använts i framtagandet av utredningarna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta inte påverkar någon utredning i en utsträckning att de kan anses vara obrukbara.

Medverkande

Planen är framtagen av Karoline Embring, Ronnie Forsberg och Anton Nylander på Stadsbyggnadskontoret samt Daniel Sandström på Landskapslaget AB.

Plandata



Ungefärligt planområde markerat med streckad linje i Spånga centrum.

Läge & areal

Planområdet omfattar cirka 10 500 m² 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 ett mindre

vegetationsområde i 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 och 19:16, Solhem 20:1, 20:2, 20:3, 20:4 och 19:8, Örjan s:27, del av Slode 4 samt del av Norrmalm 5:1. Slode 4 ägs av ett privat hyresbolag, Norrmalm 5:1 ägs av staten genom Trafikverket, övriga fastigheter ägs av Stockholm stad.

Tidigare ställningstaganden

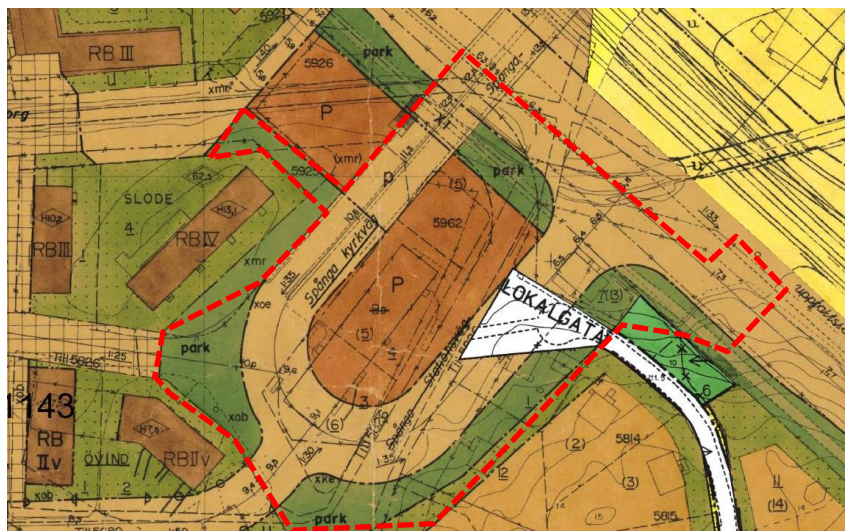
Översiktsplan

Förslaget är förenligt med översiktsplanen - promenadstaden.

Spånga anges där som en av de utpekade attraktiva tyngdpunkterna i Stockholm. De övergripande målen för dessa tyngdpunkter är att de ska vara mångsidiga och täta stadsmiljöer med en stor blandning av bostäder, parker, verksamheter och service. Planområdet ligger i Spånga stations direkta närhet och utgör tydligt en del av tyngdpunkten.

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 huvudsakligen planlagd som allmän gata förutom en mindre del som är planlagd som park.



Gällande stads- och detaljplan. Ungefärligt planområde inom streckad linje.

En fastighetsplan finns inom området, FP92068, vilken berör fastigheten Örjan s:27. Planen är genomförd.

Start-PM

Startpromemorian för det här projektet 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 projektet. Anledning till detta är de besvärliga grundläggningsförhållandena som råder på parkeringsytan (se orienteringskarta sida 5).

Pågående planarbeten i närheten

Mälarbanan: Dnr 2013-20055

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag som ger utrymme för spårutbygganden av Mälarbanan inom sträckan Spånga till Barkarby. Mälarbanan löper norr om detaljplanområdet.

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 cirka 40 lägenheter.

Bromstenstaden etapp 2: Dnr 2014-19911

Norr om Mälarbanan pågår ett planarbete för Bromstens industriområde. Det innefattar cirka 1100 lägenheter, om fyra till sex våningar, plus ett antal högre torn om cirka 10 våningar.

Markanvisning

De delar som i framtiden avses vara kvartersmark markanvisades 12 juni 2014 till AB Borätt.

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. Bromma flygplats är ett riksintresse vars krav på hinderfrihet berör aktuellt område.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet är relativt platt, men med 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 mindre område trädbevuxen naturmark.



Naturmark längs planområdets sydöstra sida.

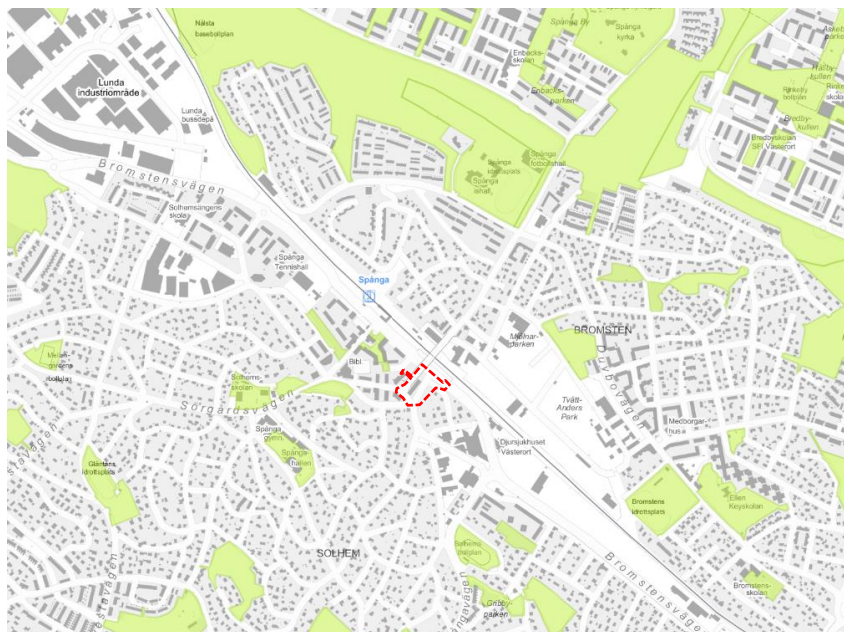
Naturvärden

Delar av planområdets naturmark ingår i ett habitatnätverk för groddjur som en *möjlig spridningszon*.

I den naturvärdesinventering som genomförts framkom att förekomsten av ädellövträd inom detta skogsparti är av betydelse för habitatnätverket för ädellöv. I inventering lyfts två exemplar av ask fram som har lokaliserats utmed Bromstensvägen. Ask är en rödlistad art.

Rekreation och friluftsliv

Cirka 500 meter norr om planområdet, vid gränsen mot Tensta, finns ett längre gröonstråk. Annars saknar närområdet stora sammanhängande park- och naturområden. Mindre parkområden finns i planområdets närhet.



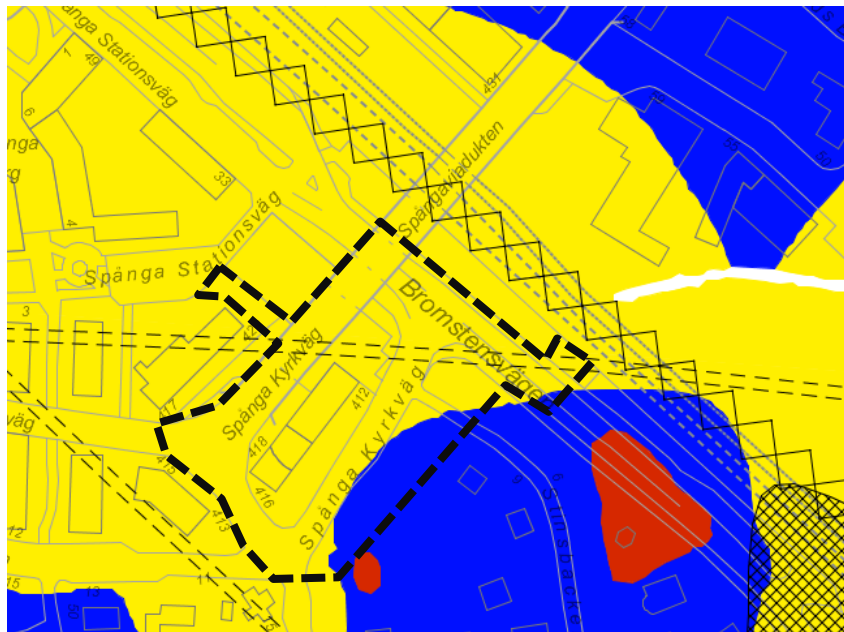
Planområdet markerat med rött i stadens Sociotopkarta.

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.

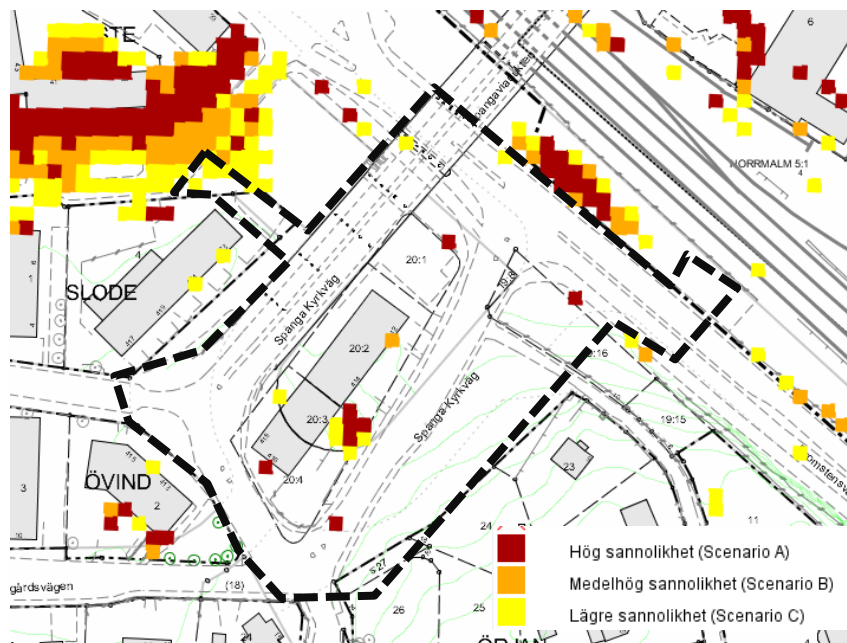


Ungefärligt planområde i den byggnadsgeologiska kartan, lera (gult) och morän (blått).

Ledningar

Inom området passerar många viktiga ledningsstråk som i samband med exploateringen behöver eller kan behöva flyttas.

Översvämningssrisker



Ungefärligt planområde i Miljöförvaltningens översvämningskarta.

Enligt miljöförvaltningens översvämningskarta (skyfall 2015, sannolikhet) finns det risk för översvämning inom planområdet. Den största risken föreligger i en nuvarande garagedenbart. I övrigt ligger en del riskpunkter utspridda över de ytor som i planen föreslås bebyggas. Dessa kan antas vara lokala nedsänkningar som inte kommer finnas kvar efter att detaljplanen är genomförd.



Befintlig garagedfart till verksamhetslokal.

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.

Markavvattning

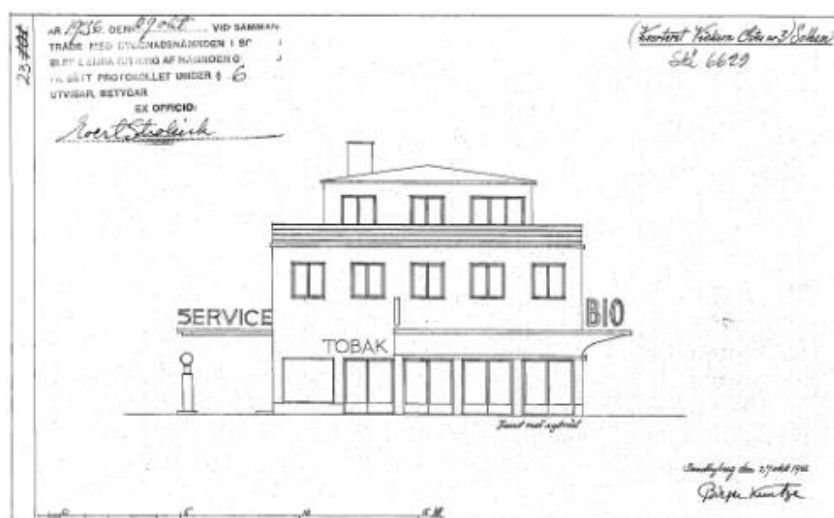
Två markavvattningsföretag berörs av planförslaget.

- 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. Husen har sedan 1970, då den gällande stadsplanen för gata och parkering vann laga kraft, varit föremål för diskussion om rivning. Detaljplanen genomfördes inte då i sin helhet och flerbostadshusen blev kvar, de har varit planstridiga sedan dess.

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 bygglövsritning 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.



Bygglövsritning för ombyggnation av det södra huset.

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

Byggnaderna bedöms av fastighetskontoret vara i så dåligt skick att det inte är ekonomiskt försvarbart att återställa eller renovera dem. Byggnaderna inrymmer i dagsläget 27 hyresrätter och tre lokaler; en frikyrka, en bilverkstad och en el- och väskaffär.

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

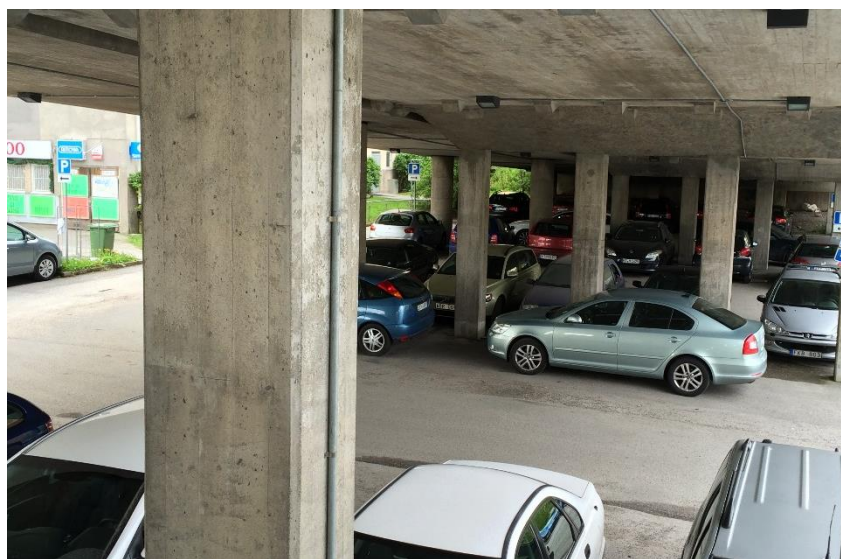
Stadsbild

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 Mälardalen) 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.



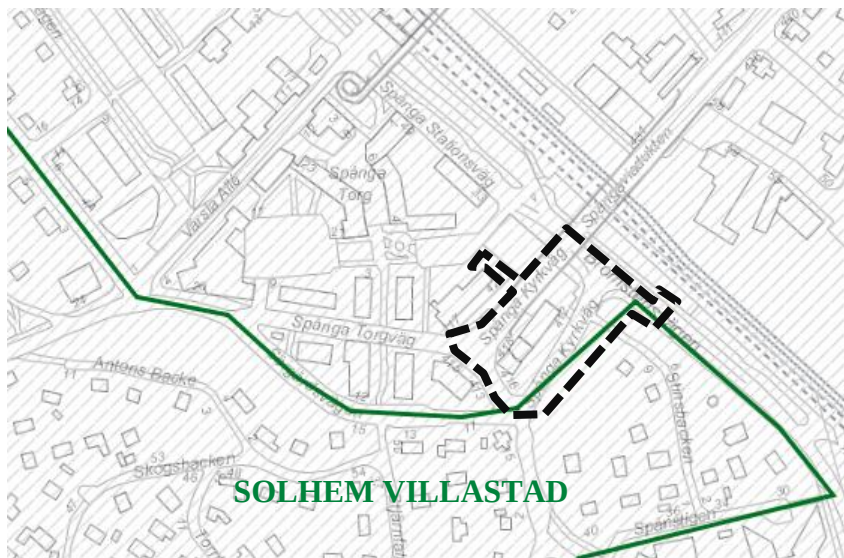
Utrymme under viadukten.

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 stråk kring viadukten finns.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Planområdet ligger mellan Solhems villastad och Spångas centrumbebyggelse som är av småstadskaraktär. 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 ej klassificerade.



Planområdet i stadsmuseets klassificeringskarta.

I den antikvariska förundersökning som tagits fram bedöms de befintliga byggnaderna ha ett 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 (i dagsläget församlingslokal)

Byggnaderna bedöms dock inte som unika, vilket medför att deras kulturhistoriska värde inte beröms 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, kemptvätt 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.



Området med omkringliggande gator.

Öster om planområdet ansluter Stinsbacken, en smal gata över berget på vilken genomfartstrafik är förbjuden. Stormbyvägen ansluter från söder, men är i dagsläget avstängd för biltrafik.

[illegible]

Trafikkontorets trafikflödeskarta (ÅDT - Årsdygnstrafik).

Trafikflödena kring planområdet är relativt höga (se bild ovan). 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.

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

Ingen kännedom om markföroreningar finns inom området. Enligt gammal dokumentation har försäljning av drivmedel skett på platsen vid korsningen mellan Spånga Kyrkväg och Spånga

Torgväg. En miljöteknisk undersökning av marken kommer därför ske inom fortsatt detaljplanearbete.

Luft

Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet.

Buller & vibrationer

Planområdet ligger i ett bullerutsatt läge med buller från Mälarbanan, Bromstensvägen och Spångaviadukten.

Då planområdet till stora delar ligger på lermark finns en risk att trafik på omkringliggande vägar och järnväg orsakar vibrationer som kan sprida sig till närliggande bebyggelse.

Farligt gods

På Mälarbanan transporteras farligt gods, avståndet från Mälarbanan till delar av planområdet understiger 25 meter.

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 souterrängplan och en kringbyggd innergård på bjälklag. Garaget kommer att nås via en helt ny gata som sträcker sig från Spånga Stationväg. Trafiken på denna gata kommer att begränsas till personbilar på grund av viaduktens höjdbegränsning. En ny nätstation möjliggörs nordöst om Bromstensvägen på en yta som i dagsläget används som upplagsplats kopplat till utbyggnaden av Mäljarbanan. Genomförandet av planen innebär att befintlig bebyggelse rivs.



Skiss över Spånga Kyrkvägs nya sträckning och ett bebyggelseförslag, avvikelser kan förekomma (Brunnberg & Forshed).

Ny bebyggelse

Övergripande

Stockholm stad har i samarbete med AB Borätt och Brunnberg & Forshed tagit fram ett *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.

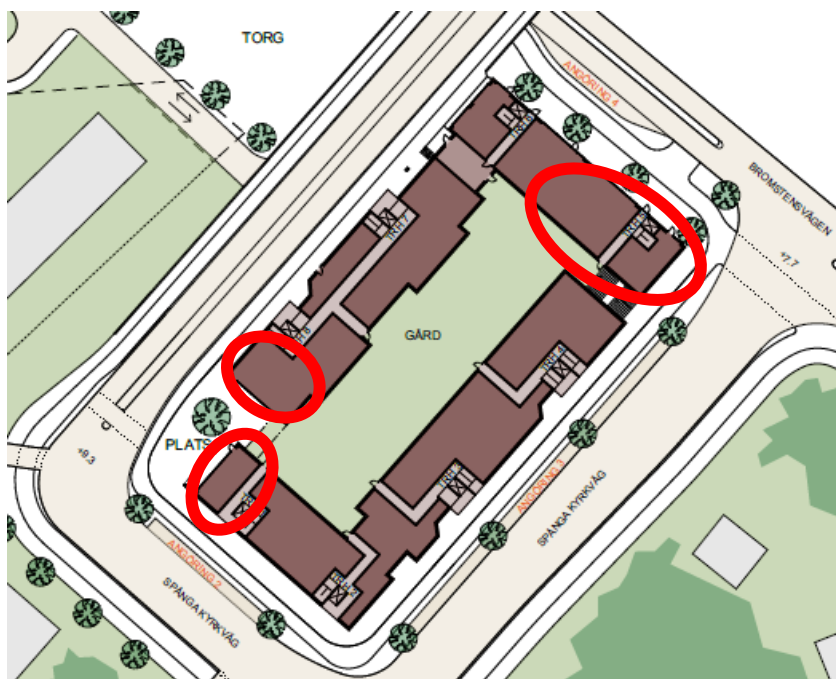
Kvarter

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.

Balkonger och burspråk sträcker sig även ut över gatan på kvarterets långsidor. Bebyggelsen kommer ligga dikt an viadukten och en dilatationsfog kommer att behövas. Runt delar av kvarteret löper en smal remsa av kvartersmark som möjliggör utplacering av gatupratare m.m. för bottenvåningens verksamheter.

I innergården anordnas en lekplats samtidigt som det ges möjlighet till fler 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 centrumverksamhet fyller en viktig funktion att ge ett levande gaturum. Inom kvarteret har tre ytor för detta att reserveras.



Placering av verksamhetslokaler. (Brunnberg & Forshed).

I detaljplanen regleras placering och minimiyta för tre separata områden för verksamhetslokaler, **C1**, **C2** och **C3**. De placeras i de bästa skyltningslägena, de lägen där flest gående och cyklister väntas passera. Lokalerna kan väntas bidra till en mer trivsamt gatumiljö samt Bromstensvägens omvandling till stadsgata.

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, skett i samklang med den närliggande villabebyggelsen. 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 främmande inslag i Spånga och därför innehåller förslaget många gestaltningsidéer om hur volymer kan brytas upp 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** () 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.



Förslagets 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 grad.



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 på befintligt hus.

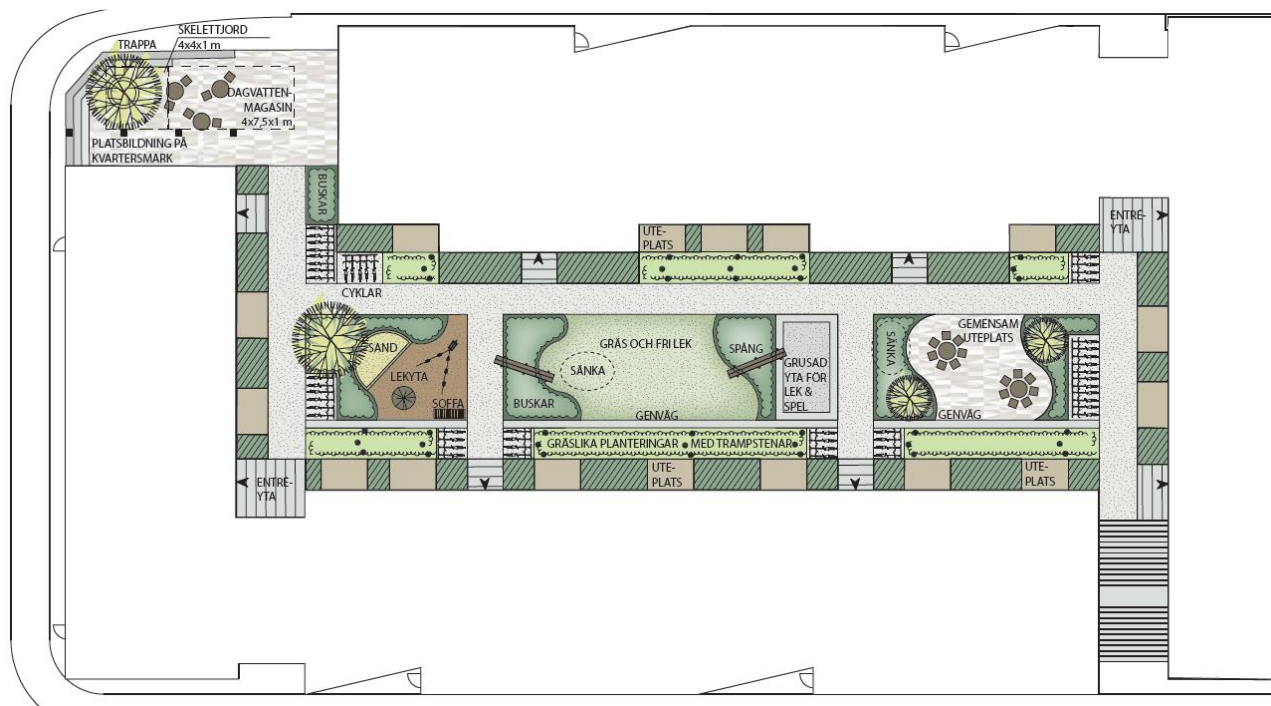
Som en subtil påminnelse om karaktärsdragen hos de befintliga husen på platsen och även som ett sätt att göra fasaderna mer variationsrika kommer burspråk att tillåtas i detaljplanen. Genom en generell bestämmelse om att **utkragande byggnadsdelar tillåts** på plankartan ges möjlighet för dessa att kraga ut ovanför den allmänna gatan. De utkragande byggnadsdelarna begränsas genom en sammanlagd bredd och individuella begräsningar 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

Ett förslag på möjlig utformning av kvarterets innergård är framtagen av Borätt och Norconsult. I förslaget ges plats åt cykelparkering, växtbäddar, gemensamma ytor och privata uteplatser för lägenheter i innergårdens bottenplan. Gårdens yta regleras med s.k. ring-plus-mark och medger även 5 kvm BYA för bostadskomplement för att möjliggöra eventuell förrådsbod eller dylikt. Balkonger medges även över innergården i detaljplanen.



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 kvalité ur barnperspektivet införs bestämmelsen **lek** på plankartan.

Gården kommer att nås dels via byggnadernas trapphus, men även via två öppningar mellan husen. 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. Förutom en smal remsa förgårdsmark finns 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 genomsläpplig fasad lyser upp området under mörka timmar och placering av en entré mot parkeringsytan kan leda till ökat folkflöde.



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 teknisk anläggning, E, med storleken 10 x 10 meter har därför införts öster om bostadskvarteret, på nordöstra sidan om Bromstensvägen.

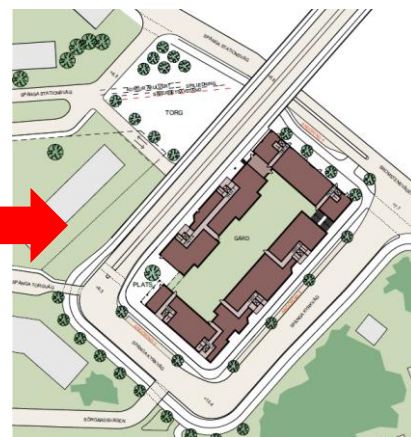
Placeringen av nätstation kan komma att ändras efter samråd. De faktorer som haft en inverkan på dess placering är:

- närhet till ny bebyggelse
- närhet till Spånga centrum

- framtida exploateringsmöjligheter på parkeringsytan nordväst om viadukten
- framtida exploateringsmöjligheter inom kvarteret Örjan,
- framtida omdaning av bussterminalen
- samlande av infrastruktur
- riskavstånd för Mälarbanan

Gator och trafik

Gatunät



Förslag (Brunnberg & Forshed).

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, eventuell gatuplanering, angörings- och parkeringsfickor till kvarteret. Den smala lokalgatan Stinsbacken som ansluter ifrån Solhem villastad i öst stängs av för biltrafik.

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 det nya garaget och till fastigheten Slode 4, den blir smal och får en mindre vändzon under viadukten. 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. Genom denna flexibla bestämmelse finns utrymme för justeringar i ett senare projekteringsskede och även möjligheter att eventuellt använda utrymmet under bron för cykelparkering kopplat till Spånga station.

Biltrafik

En del av syftet med detaljplanen är att stärka kollektivtrafiken genom att öka dess framkomlighet. I detta fall innebär det även en förbättring för biltrafikens framkomlighet.

Bilparkering

Vad gäller kvartersmarken är all parkering förlagd till garaget, bebyggelseförslaget uppfyller stadens policy för gröna p-tal. Det lägesspecifika 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. Bebyggelseförslaget innehåller inga mobilitetstjänster.

Gång- och cykeltrafik

Separata gång- och cykelbanor byggs på sikt längs båda sidor om Spånga Kyrkväg. I 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/ 100kvm 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 de snäva kurvorna. Planförslaget tar höjd för en framtida ombyggnad av bussterminalen genom att förlägga E-området bortom korsningen Spånga Kyrkväg/Bromstensvägen. Vid denna korsning kan det i framtiden bli aktuellt med en tillfartsväg till bussterminalen.

Tillgänglighet

Angöring till kvarteret sker dels via angöringsfickor vid Spånga Kyrkväg och Bromstensvägen, dels på vändzonen under viadukten. 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.

Vid de punkter där entréernas tillgänglighet möjliggörs av angöringsfickor kommer gång- och cykelbana att behöva korsas för att nå fram till entréerna.

Planens avgränsning

Detaljplanens gräns är styrd i huvudsak av Trafikkontorets underlag för Spånga Kyrkvägs ombyggnad. Även befintliga fastighetsgränser och befintliga användningsgränser utgör delar av planens gräns. Vissa delar av planområdetsgränsen är dragna utan någon befintlig gräns som referens.

Utredningen om var den kommande elnätstationen ska placeras är inte färdig, planens gränser kan komma att ändras till granskning om en flytt av E-området sker.

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 sopsugen och grovsoprummet finns möjlighet till angöring i angöringsfickor.

Räddningstjänst

Framkomlighet och ytor för räddningstjänstens fordon bedöms kunna klaras. 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. Öster om befintliga hus, längs Spånga kyrkväg, är det i dagsläget naturmark där träd kommer behöva fällas i samband med att vägen dras om. I relation till de vinster som görs för kollektivtrafiken samt de tillkommande bostäderna bedöms denna naturmark ha lägre prioritet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

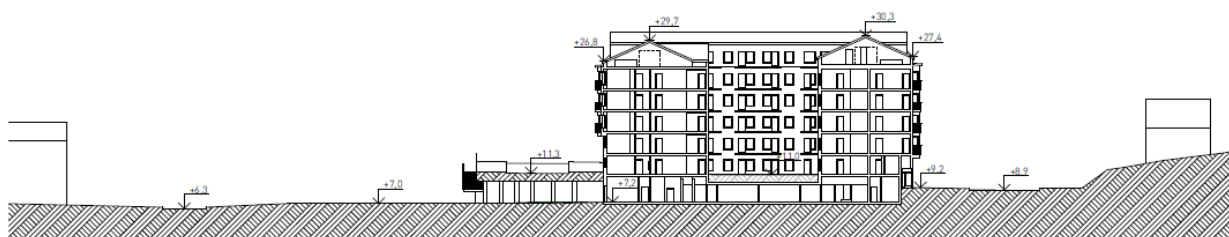
Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Bällstaån (SE658718-161866) för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Bällstaån i större grad än i dagsläget.

Dagvatten från planområdet fördröjs och renas inom fastigheterna innan avledning sker till Bällstaån, hur detta går att lösa för bebyggelseförslaget finns beskrivet i de dagvattenutredningar som tagit fram i planarbetet. Fastighetsägarna får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stadsbild

Kvarteret, som egentligen är ett och samma hus, är ett relativt massivt 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).

I en växande stad, där förtätning är en utpekad strategi kommer områden att förändras. Viktigt att komma ihåg är att denna bebyggelse endast är en liten del av Spånga centrum. Befintlig punkthusbebyggelse längs Bromstensvägen ligger ett flertal våningar högre än denna bebyggelse. Stadsbilden i Spånga centrum bedöms inte påverkas nämnvärt av planförslaget.

Befintlig bebyggelse

Den befintliga bebyggelsen på platsen är med den nu gällande stadsplanen planstridig och kommer fortsättningsvis vara det. Husen har bedömts vara i ett sådant skick att det ej är lämpligt att rusta upp dem. De kommer att rivas 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 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, i den antikvariska utredningen, bedömts ha ett kulturhistoriskt värde. Detta värde kommer i och med planens genomförande att gå förlorat.

Spånga Kyrkvägs ursprungliga sträckning mellan Bromstenvägen 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 synnerlighet inte då vägen i sin helhet redan har fragmenterats på ett flertal ställen.

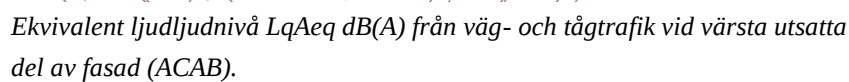
Inga byggnader i Spånga är kulturhistoriskt klassificerade av Stadsmuseet ännu, däremot är stora delar av Solhem villastad utpekade som ett område av kulturhistoriskt värde. Planens genomförande innebär att Spånga centrum, med en helt ny bebyggelse, smyger sig närmare villastaden. Det befintliga, dock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

Störningar och risker

Buller

Runt hela i planområdet överskrider riktvärdet 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Tillkommande bostäder måste därför utformas med hänsyn till bullersituationen. Bostäder i slutna kvarter har goda förutsättningar att klara bullerkraven enligt Stockholmsmodellen för buller. Bostäder ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.

I det bebyggelseförslag som tagits fram löses bullsituationen genom den relativt slutna innergården. Alla fasader som vetter mot den klarar bullerkraven.



Enligt den typplanlösning som presenteras i bebyggelseförslaget har alla lägenheter minst hälften av boningsrummen mot innergården.



Vibrationer

På grund av de geotekniska förutsättningarna på platsen och av Mälarbanans närhet behöver hänsyn tas till vibrationer.

Byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger riktvärdena, stomljud i boningsrum ska inte överstiga gällande riktvärden vid tågpassage.

Översvämningsrisker & Ytvattenavrinning

Området är generellt kuperat och inga instängda områden kommer finnas kvar efter planens genomförande. Mindre delar av planens gatuområden kan få problem vid kraftigt regn.

För att inte utbyggnaden av området ska öka belastningen på ledningarna, kommer åtgärder vidtagas för att i största möjliga mån fördröja dagvatten inom planområdet.

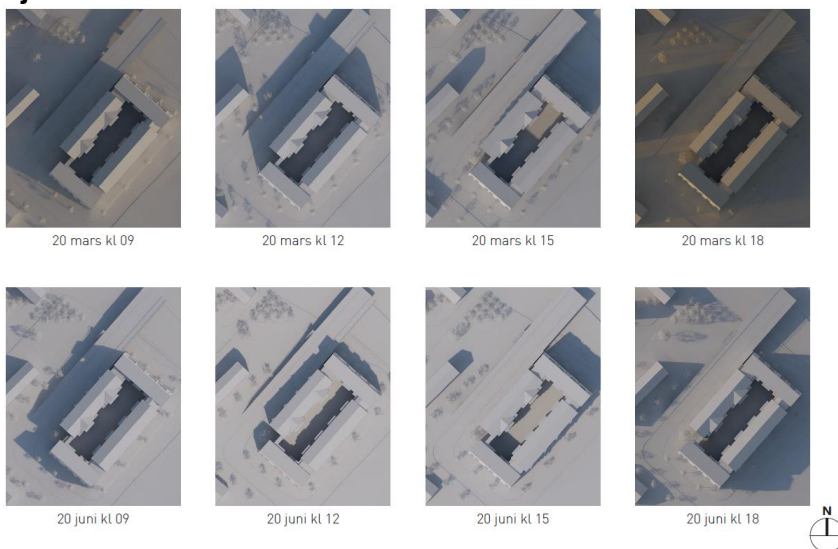
Farligt gods

Mälarbanan är en transportled för farligt gods, men även på Bromstensvägen går en mindre mängd trafik med farligt gods. Av denna anledning införs en bestämmelse, **m1**, om att friskluftsintag ska riktas från Mälarbanan på plankartan för att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka. Denna bestämmelse gäller endast bebyggelse närmast Bromstensvägen. Endast bebyggelse på planens E-område kommer att ligga närmare än 25 meter från järnvägen.

Markföroreningar

En miljöteknisk utredning av området är ännu ej genomförd. Efter utförda undersökningar skall riskbedömning av eventuella påträffade föroreningar utföras samt en bedömning av åtgärdsbehov. Om åtgärdsbehov finns ska åtgärder utföras senast i samband med bebyggelse av området. Utifrån tillgänglig information bedöms omfattning av föroreningar inom området inte vara av en sådan typ och omfattning att marken inte är lämplig för bostadsbebyggelse.

Ljusförhållanden



Solstudie för bebyggelseförslaget (Brunnberg & Forshed).

Innegården, med en ungefärlig yta på 65 x 15 m², har relativt låg tillgång på naturligt solljus. Under vintermånaderna skuggas drygt halva innergården under dagens ljusaste timme. Ljusa och reflekterande fasadmateriell mot innergården är därför att föredra.

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.

Samråd:	26 september – 7 november 2017
Granskning:	Q2 2018
Antagande:	Q3 2018

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.

Exploateringskontoret ansvarar tillsammans med fastighetskontoret för praktiska och juridiska frågor kopplat till rivning av befintlig bebyggelse.

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

Exploateringsavtal kommer att upprättas mellan Stockholms stads exploateringskontor och AB Borätt. Avtalet 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 i sin helhet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

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

del av Norrmalm 5:1. Slode 4 ägs av H.T.A. Fastigheter AB, Norrmalm 5:1 ägs av staten genom Trafikverket, övriga fastigheter ägs av Stockholms stad.

Användning av mark

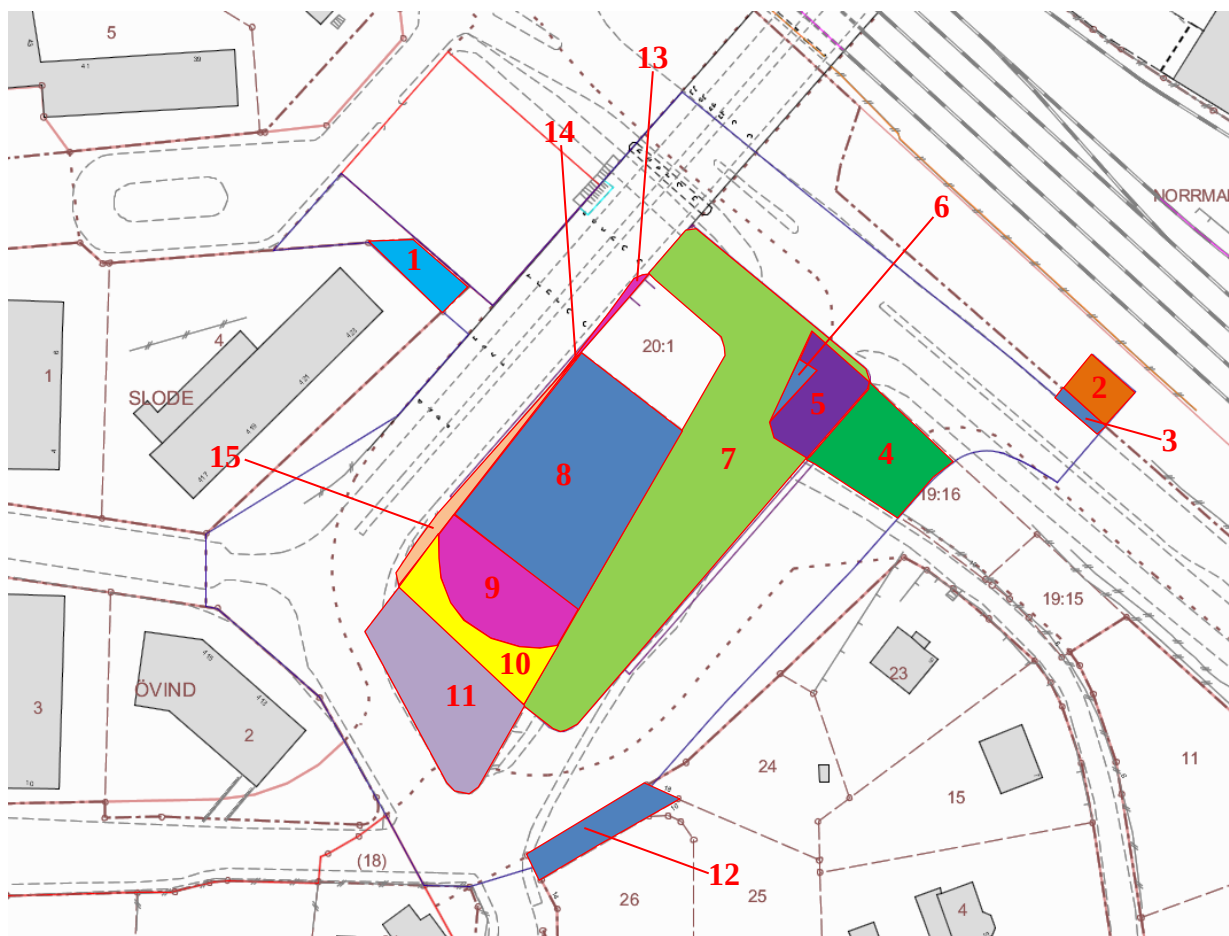
Planområdet omfattar mark som idag används för bostäder, verksamheter, natur, vägar, parkering och upplag.

Fastighetsbildning

Lämpligheten avseende fastigheters utformning med mera 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.

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 att bildas för E-område. Delar av fastigheten Norrmalm 5:1 kommer att överlåtas till Stockholms stad efter att utbyggnaden av Mälarbanan är klar, detta regleras i separat avtal. Fastigheter som avses att upphöra är Solhem 19:8, 20:2, 20:3 och 20:4.



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 Normmalm 5:1 som avses övergå till ny fastighet för E-område.
- 3 – Del av fastigheten Solhem 16:1 som avses övergå till ny fastighet för E-område.
- 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.

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 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

Dagvatten från planområdet fördröjs och renas inom fastigheterna innan avledning sker till Bällstaån. På kvartersmark säkerställs detta i bebyggelseförslaget genom skelettjord om 30 m² och regnbäddar/biofilter om 90 m². På allmän platsmark kan

detta säkerställas genom avsättningsmagasin om ca 80 m³, utrymme för detta finns i planens gatumark. Byggaktören ansvarar för dagvattenhantering i samråd med Stockholm Vatten. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

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 10 år från det att planen vunnit laga kraft.