

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Ålesund 1 m.fl. i stadsdelen Husby i Stockholm Dp 2016-19140

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	4
Remissinstanser	4
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	15
Övriga.....	17
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	18
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	19
Allmänt om granskningen och planprocessen	19
Allmänt om förslaget och utvecklingen	19
Arkitektur och gestaltning	21
Kulturmiljö	21
Olägenhet för grannar.....	23
Park, torg och grönområden	23
Gator och trafik	24
Teknisk försörjning.....	26
Hälsa och säkerhet	27
Miljö- och klimataspekter	29
Övriga frågor	30
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	32

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra att flera fastigheter vid Husby centrums två tunnelbaneuppgångar utvecklas med nya bostäder och lokaler för handel fördelat på fyra flerbostadshus, en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. Planförslaget ställdes ut för granskning 2020-09-02 – 2020-09-29. Under granskningen har 23 yttranden inkommit samt en namnlista med 900 underskrifter. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller reglering av buller, reglering av åtgärder för att hantera översvämning, höjden och utformningen på sextonvåningshusen samt reglering av tunnelbanan. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att sextonvåningshusen sänks och omgestaltas samt att moskéföreningen som idag bedriver sin verksamhet inom byggnaden på fastigheten Oslo 9 ska kunna bedriva sin verksamhet på samma plats även i framtiden.

Inkomna synpunkter har föranlett följande justeringar:

Plankartan:

- flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången har utgått från detaljplanen
- detaljplanens gränser har uppdaterats i enlighet med ovan nämnda förändring
- planbestämmelserna kopplade till bebyggelsen som har utgått ur detaljplanen är borttagna
- reglering av bredd och höjd på ramp inom Ålesund 1 har införts
- bestämmelsen om genomgående öppning i fasad inom Bergen 1 har ändrats till bestämmelse om att ramp ska finnas
- bestämmelse om lägsta nivå för färdigt golv för bostäder samt lägsta nivå för bostadsentréer mot gata inom Ålesund 1 har införts
- bestämmelse om att bostadsbyggnad ska placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller följs har införts
- bestämmelse om bullerplank inom Ålesund har införts
- u-område för ledningar har införts
- x-området inom Bergen 1 har breddats med 0,5 m
- justering av schaktdjupsnivå för tunnelbanan
- reglering av bygggrätt kring gångbron vid Trondheimsgatan har förtydligats

Planbeskrivningen:

- Planbeskrivningen har reviderats enligt ovanstående förändring i detaljplanens omfattning
- Planbeskrivningen har reviderats med beskrivning av räddningstjänstens tillträde via ramperna samt förtydligats gällande hantering av översvänningsrisk vid ett 100-års regn

Kontoret anser att omfattningen av ovanstående revideringar inte är av sådan betydelse att en ny granskning behöver göras.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande när erforderliga genomförandebeslut har fattats.

Bakgrund**Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att utveckla flera fastigheter vid Husby centrum två tunnelbaneuppgångar med nya bostäder och lokaler för handel fördelat på fyra flerbostadshus, en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. Planen syftar även till att stärka och ytterligare aktivera det befintliga centrumstråket och torgytorna genom att de nya byggnaderna föreslås få en högre sockelvåning med lokaler i bottenvåningarna. Byggnaderna får även entréer mot Edvard Griegsgången och torget. Planförslaget syftar även till att förstärka och förbättra kopplingar för gångtrafikanter i området genom att möjliggöra för utbyggnad av gångbanor längs med de befintliga bilgatorna. Mot gatorna utformas bebyggelsens bottenvåningar med högre sockelvåningar med möjlighet till lokal eller bostadskomplement för att möta upp de planerade gångbanorna och öka tryggheten längs med dem.

Husen föreslås få en höjd på fem våningar längs med Edvard Griegsgången och 16 våningar mot Norgegatan, räknat från den upphöjda centurnivån (17 våningar från gatunivån).

Planförslaget innebär ett tillskott på ca 350 bostäder. Planförslaget möjliggör för att Trondheimsgatan, Oslogatan, Bergengatan och Norgegatan kan kompletteras med gångbanor. Gångbanorna är till stor del möjliga att genomföra inom gällande detaljplan för Husby centrum, men vissa mindre delar kommer att regleras i denna detaljplan.

Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2020-09-02 – 2020-09-29. Information skickades ut enligt sändlista till

remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt boende inom planområdet som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-09-02. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset och på Medborgarkontoret i Husby, Edvard Griegsgången 9 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att bebyggelsen enligt nuvarande planförslag riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet med avseende på buller samt till risken för översvämning. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Hälsa och säkerhet m.m.

Buller

Det framgår av bullerutredningen (Efterklang 2020-05-19) att åtgärder i form av balkong med tätt räcke och ljudabsorbent i tak behöver anordnas för 2 st lägenheter inom kv Ålesund för att klara gällande riktvärden. Länsstyrelsen anser att en planbestämmelse behöver införas i plankartan för att säkerställa att de delar av planen där bullerdämpning behövs genomförs.

Vidare överskrider den ekvivalenta ljudnivån 60 dBA på fasaderna längs med Norgegatan, Bergengatan och delar av Trondheimsgatan inom kvarteren Ålesund och Bergen. För att säkerställa att bullernivåerna innehålls behöver planbestämmelser gällande trafikbuller införas i plankartan.

Utöver detta framkommer det i bullerutredningen kring kvarter Ålesund att en bullerskärm på 1,2 meter planeras mot Norgegatan och som ingår i beräkningarna. Behövs skärmen för att sänka

bullernivåerna på uteplatsen behöver genomförandet av den säkerställas på plankartan innan antagande.

Sammantaget anser länsstyrelsen fortsatt att planförslaget inte säkerställer en god ljudmiljö och att kommunen därför behöver bearbeta förslaget inför antagande av planen.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att kommunen innan planen antas behöver justera planbestämmelserna så att de säkerställer att planerad bebyggelse inom fastigheten Oslo 9, som är utsatt för översvämningsrisk vid extremregn, utformas så att naturligt översvämmande vatten upp till höjdnivåer enligt skyfallsutredningen (Norconsult 2020-06-12) inte skadar byggnaden. De åtgärder som regleras i ”m2” och ”m3” på plankartan innebär inte att byggnaden som helhet skyddas mot skador från översvämning. I dagvattenutredning och planbeskrivning står att byggnaden som helhet bör höjdsättas så att vatten kan rinna ytligt bort från fasaden och inte riskera att tränga in i byggnaden. Länsstyrelsen bedömer att kommunen inte säkerställt detta med de åtgärder som regleras, vilka endast tar upp entréer, garageinfart och färdigt golv för bostäder.

Länsstyrelsen noterar att plankartan inte säkerställer att bebyggelse på fastigheten Ålesund 1 inte ska kunna skadas vid ett kraftigt regn. Enligt planbeskrivningen bör byggnaden på Ålesund 1 ligga minst 0,3 meter högre än Trondheimsgatan. Länsstyrelsen kan dock inte se att detta har tagits omhand i plankartan. Kommunen behöver innan antagande reglera sådana skyddsåtgärder.

På Oslogatan finns en lågpunkt där vatten kan ansamlas och den djupaste delen ligger norr om fastigheten Oslo 9. Enligt PM Skyfallskartering innebär ett vattendjup på 0,3–0,5 m att det ej är möjligt att ta sig fram för motorfordon inklusive räddningsfordon, se tabell 3 på sidan 12. Då vattendjupet framför Oslo 9 enligt skyfallsutredning bedöms kunna ligga inom detta intervall anser Länsstyrelsen att kommunen också behöver tydliggöra att räddningstjänsten kan nå fram till dels planerad bebyggelse, dels bebyggelsen söder om kv. Oslo 9, som ser ut att kunna få sin tillfartsväg avskuren vid förväntade vattendjup på Oslogatan.

Kommunen behöver före antagande sammantaget på plankartan reglera bebyggelsens utformning och de skyddsåtgärder som krävs för att förebygga skador på byggnader i händelse av översvämning vid skyfall/kraftigt regn.

Ellevio

Ellevio har en befintlig nätstation i butiksbyggnaden vid Trondheimsgatan 15. Nätstationen är placerad i markplan mot gata och skyddas av ett servitutsavtal. Det är viktigt att alla funktioner för nätstationen beaktas och förändringar i byggnad planeras i samråd med Ellevio så att erforderlig personsäkerhet, åtkomst och driftsförutsättningar kan bibehållas.

För att klara tillkommande bebyggelse kommer delar av elnätet i området att behöva förstärkas och omförläggas i samband med exploateringen. Ellevios kapacitetsbedömningar förutsätter att den nya bebyggelsen ansluts till fjärrvärme.

Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Elnätet behöver ges utrymme i allmän mark i området. Om det framkommer behov av förläggning i kvartersmark krävs u-område i plankarta.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret har medverkat i planprocessen men eftersom förslaget till detaljplan är på granskning innan exploateringskontoret slutfört arbetet med systemhandling för allmän plats finns ett par osäkerheter som kan påverka planens utformning och genomförbarhet. Vid tidpunkten för planens granskning arbetar exploateringskontoret med att ta systemhandlingen. Den kommer att vara klar först efter granskningsperiodens slut.

Mot bakgrund av ovan har exploateringskontoret följande synpunkter:

Planjusteringar avseende tillåten användning kan bli nödvändiga efter planens granskningsperiod.

Gatumarken i området föreslås kompletteras med gång- och cykelbanor för att underlätta för gångtrafikanter att röra sig tryggt och trafiksäkert i området på fler nivåer än den trafikseparerade centrumnivån. För att åstadkomma detta kommer gatumarken att behöva vidgas på vissa ställen. Vidgningen innebär att tillåten användning enligt detaljplan övergår från kvartersmark till allmän plats, gata. Detta är nödvändigt för att få plats med gångbanor, nya trappor etc. Exploateringskontoret har till stadsbyggnadskontoret och inför granskning lämnat en preliminär redovisning för de områden där tillåten användning behöver ändras för att genomföra och uppfylla planens syfte. Behovet av markintrång kan komma att ändras då placering av gångbanor, trappor, etc. eventuellt förändrats till färdigställd systemhandling. Exploateringskontoret vill betona att ytterligare planjusteringar avseende tillåten användning därför kan bli nödvändiga efter planens granskningsperiod.

För att genomföra och uppfylla planens syfte krävs dispens som ger rätt att ta ner alléträd.

I största möjliga mån ska befintliga träd bevaras i samband med breddning av nämnda gator för gång och cykel. Flera träd kommer dock att påverkas och för dessa föreslås kompensation, t.ex. nyplantering. Då flera av träden omfattas av biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken krävs dispens från Länsstyrelsen för att ta ner dem. Eftersom systemhandling för allmän plats inte är färdigställd och det därför inte fastställts vilka träd som påverkas och hur de ska ersättas, har exploateringskontoret inte kunnat söka sådan dispens. Exploateringskontoret avser att söka dispens snarast möjligt. Pågående systemhandling för allmän plats förutsätter att trädstrukturen längs gatorna förändras. Om inte dispens lämnats före planens antagande riskerar planen att inte kunna genomföras för delar av kvartersmarken och allmän plats. Syftet med planen avseende tillskapande gångvägar utmed gator riskerar i så fall att gå förlorat.

Exploateringskontoret har också noterat att det i planbeskrivningens genomförandedel inte står angivet vem som är tomträttshavare till fastigheten Dovre 1. Under rubriken ”Ersättning vid markförvärv/försäljning” saknas angivelse att exploateringskontoret ansvarar för markintrång på fastigheten Dovre 1.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten har i detta skede inga synpunkter på detaljplanen i detta skede, utan hänvisar till Stadsmuseets tidigare bedömning under samrådet.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter utöver de som framfördes i samband med samrådet. Lantmäterimyndigheten anser att såväl befintlig som ny tunnelbana ska planläggas med stor bokstav, T, och att litet t inom allmän plats utgör problem. I övrigt har lantmäterimyndigheten inga synpunkter på planförslaget.

Lokala Hyresgästföreningen Runstenen

Föreningen anser att det är fel att förtäta Husby med fler bostäder och lyfter att det stadsdelen behöver är fler gröna ytor och samlingsplatser. Föreningen anser även att det är svårt att bilda sig en uppfattning om förslaget samt att detaljplanen för Oslo 1 m.fl. borde ingå i detaljplanen för Ålesund 1 m.fl.

Föreningen anser att Edvard Griegsgången redan idag är smal och blåsig och att detta kommer att förvärras i och med den föreslagna byggnaden söder om Edvard Griegsgången, även om byggnaden placeras med förgårdsmark mot gången. Föreningen anser även att

lägenheterna på de nedersta våningarna i åttavåningshuset mitt emot kommer att få skydd sol- och ljusinsläpp samt minskad utsikt.

Föreningen anser vidare att Husbysmoskén bör ligga kvar på sin nuvarande plats i en egen byggnad och att det inte är möjligt att den skulle kunna ligga i bottenvåningen på ett flerbostadshus.

Föreningen anser annars att moskén skulle kunna placeras på platsen för det föreslagna flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången, alternativt att den platsen inte bebyggs alls för att skapa ett grönt samband mellan den nuvarande byggnaden och Husbyparken.

Föreningen är kritisk till flerbostadshuset, framförallt höghusdelen, längs Bergengatan då de anser att det är tråkigt och kompakt, riskerar att bli bullerutsatt och kommer att skugga sin omgivning och påverka siktlinjer på ett oacceptabelt sätt. Föreningen är även kritisk till det föreslagna höghuset inom Ålesund 1 då de anser att det inte passar in i med områdets bebyggelse och är gestaltat på ett bristfälligt sätt.

Föreningen är även kritisk till inglasningen av tunnelbanebyggnaden då de anser att glasbyggnader ger ett omodernt intryck, är svårt att underhålla samt att de inte vill ha någon galleria som liknar Vällingby centrum.

Föreningen anser att en ny antikvarisk konsekvensbedömning behöver göras då den nuvarande utgick från tidiga skisser. Föreningen anser vidare att inga åtgärder ska genomföras som hackar sönder den unika kulturmiljön i Husby. Föreningen är även kritisk till att Husbykyrkan som blickpunkt och landmärke kommer att försvinna då det föreslagna kvarteret inom Bergen kommer att utgöra en ny fond bakom den.

Föreningen anser att det är olämpligt att bygga längs med Noregatan som är den mest trafikerade och bullrigaste gatan i området. Föreningen anser vidare att det är olämpligt att bygga på lera och att förbipasserade fordon kommer att orsaka vibrationer i byggnaden. Föreningen anser vidare att fler, inte färre, hårdgjorda ytor behövs i Husby för att hantera risk för översvämningar i området.

Föreningen anser att det inte är lämpligt att bygga gångbanor i Husby då det skulle innebära att flera träd längs med gatorna behövs tas ned vilket påverkar upplevelsen av årstidsväxlingar för de boende samt riskerar att leda till att regnvatten kommer att få svårare att fördröjas. Föreningen anser även att det riskerar att skapa en trafikosäker miljö för gångtrafikanter då gångbanorna kommer

att korsas av svängande bilar. Föreningen anser även att förslaget med nya gång- och cykelbanor längs med Norgegatan riskerar att skapa en trafikfarlig situation när många trafikslag ska samsas på samma yta.

Föreningen anser vidare att förslaget inte tar hänsyn till barnens intresse då gårdarna är små och blåsiga. Föreningen undrar även över hur vindförhållandena vid södra tunnelbaneuppgången och Husbyparken påverkas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) tillstyrker planförslaget under förutsättning att behovet av att reglera skyddsåtgärder mot stomljud för fler av de planerade byggnaderna ses över och förtydligas.

MHN:s synpunkter i samrådet har beaktats till granskningsskedet. Risken för att föreslagen bebyggelse utsätts för stomljud och vibrationer från tunnelbanan har utretts efter samrådet och plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som säkerställer åtgärder för att hantera stomljud. Dagvattenutredningarna har justerats och förtydligats.

Planbestämmelsen för skydd mot stomljud gäller för flerbostadshuset öster om tunnelbanetorget. Varken utredningen eller planhandlingarna redogör dock för risken för störningar för det närliggande flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången. MHN anser därför att det bör förtydligas om även detta hus riskerar att störas av stomljud och därför också behöver en skyddsplanbestämmelse mot stomljud. Dialog om detta bör föras med Trafikförvaltningen.

I planförslaget föreslås fortfarande två höga punkthus intill den hårt trafikerade Norgegatan. Byggnadernas placering och utformning gör att de får höga ljudnivåer på stora delar av flera fasader. Punkthus har ändå bedömts vara lämpligast här på grund av bland annat tekniska skäl. Projektet har därför arbetat vidare med skärmande fasader, utskjutande balkonger samt förslag till planlösningar som så långt möjligt är anpassade till bullersituationen på platsen. Dessutom planeras för en gemensam takterrass för de boende med god ljudmiljö. Sammantaget innebär det en acceptabel boendemiljö utifrån rådande omständigheter. För att ytterligare förbättra ljudmiljön för de boende föreslår MHN att utsatta flerbostadshus anläggas med ljudklass B.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Norra Järva Stadsdelsråd

Föreningen anser att förtätningen av Husby centrum bör stoppas då förslaget inte har några gårdar, några samlingslokaler, en god utemiljö samt tillräckligt avstånd mellan husen. Föreningen anser vidare att ombyggnationen av huset som idag innehåller moskén ska stoppas och att det är oacceptabelt att moskén inte har blivit erbjuden en evakueringsplats eller en ny likvärdig placering.

Samfundet S:t Erik

Samfundet anser att inga väsentliga förändringar gjorts i förhållande till samrådsförslaget och vidhåller därför sitt tidigare yttrande, där de är positiva till en satsning på miljön i Husby, men reserverar sig starkt mot de höga punkthusen som de anser är främmande i skala och på ett negativt sätt bryter taksilhuetten i förhållande till den befintliga bebyggelsen. Samfundet anser även att förslaget till en ny överbyggnad av tunnelbanan bör omstuderas.

Stockholm Exergi

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- ledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Stockholm Exergi har även en undermarkansläggning i närheten av det angivna området. Vid planering, projektering och utförande av aktiviteter ska Stockholm Exergi Tunnelar kontaktas för godkännande.

Stockholm Vatten och Avfall AB

Stockholm Vatten och Avfall är fortsatt positiva till sopsug planeras för området men vill trycka på att insamlingssystem behöver komplettera varandra, t ex genom fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar i miljörum och insamling av restavfall och matavfall via sopsug. Observera att fastighetsägare i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter ska möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via miljörum eller uppställning av container minst två gånger per år. Fr.o.m. den 1 januari 2021 blir det obligatoriskt med matavfallsinsamling för verksamheter som serverar fler än 25 portioner per dag. För verksamheter med större volymer matavfall, tex livsmedelsbutiker, caféer och restauranger, rekommenderas ett system som kombinerar matavfallskvarn till slutna tank och fettavskiljare, en så kallad kombitank. Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att angöring och tömning av dessa bör säkerställas i ett tidigt skede.

Se riktlinjer gällande fettavskiljare/kombitank i Projektera och bygg för god avfallshantering. Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på de angoringsplatser som tydliggjorts i planbeskrivningen. Om planerad vändplan ska användas av avfallsfordon är det viktigt att även svepyta för fordonen säkerställs.

Dagvattenutredning

Enligt redovisade flödesförändringar kan det finnas behov av ytterligare fördröjning av dagvatten då ledningsnätet i området har kraftigt begränsad kapacitet. Detaljplanen bör säkerställa att det finns möjlighet för SVOA att arbeta med fördröjningsåtgärder på allmän plats.

Det är positivt att skyfallshändelser studerats och anpassningar gjorts. Det finns fortsatt delar av planen där allmän platsmark (centrumtor, gata, torg och gångar) inte redovisas vad gäller hantering av dagvatten. Även där det inte är aktuellt att tillämpa åtgärdsnivån ska dagvattenhanteringen utvecklas i en hållbar riktning, det bör redovisas även här.

Synpunkter på plankartan

Där befintliga VA-ledningar hamnar i kvartersmark behövs U-område. Se Bilaga 1. Befintliga servisledningar antas användas, förbindelsepunkt behöver anpassas till ny fastighetsgräns.

Synpunkter på planbeskrivning

I planbeskrivningen står det att dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheterna innan avledning sker till de kombinerade avloppsledningarna i gatorna. Det finns inga kombinerade avloppsledningar i gatorna.

Storstockholm Brandförsvär

Enligt tillgängligt underlag tolkar Storstockholms Brandförsvär (SSBF) det som att utrymning från de lägre husen förväntas utföras med hjälp av räddningstjänstens stegbil och/eller bärbara stegar. Inom området finns ett antal gångbroar som inte uppfyller kravet på fri höjd om 4 meter och åtkomligheten ser därför ut att vara begränsad för räddningstjänstens höjdfordon. Utrymning från nybyggnationer inom planområdet bör därför ej dimensioneras för stegutrymning som alternativ utrymningsväg så länge det finns broar som inte är anpassade efter höjdfordonens förutsättningar, dvs fri höjd om minst 4 meter. Utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-092.

I planbeskrivningen presenteras att ramper ska uppföras från Trondheimsgatan för att biltrafik och räddningstjänst ska kunna angöra. SSBF anser att en sådan ramp är problematisk och ser svårigheter med att använda en sådan vid räddningsinsats. Det behöver förtydligas hur denna ramp är tänkt att användas. Om SSBF:s räddningsfordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-092 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning

Förvaltningen är fortsatt positiv till att det byggs fler bostäder i Husby. Både ur jämställdhets- och trygghetsperspektiv förväntas förslaget leda till tryggare miljöer då fler människor kommer att befolka gator och torg, öka möjligheter för utökat serviceutbud samt att de föreslagna bostadshusen har entréer som är vända mot Edvard Griegsgången och torgen. Vad gäller föreslagen byggnad vid Edvard Griegsgången 7A (nuvarande moskén), vars kortsida vetter mot Husbyparken, vore det från förvaltningens synpunkt önskvärt om remsan närmast byggnaden utgörs av kvartersmark på liknande sätt som det har reglerats på Edvard Griegsgången. Framförallt om entréer planeras längs kortsidan. Detta för att underlätta vid drift. I övrigt har förvaltningen inget att invända mot det upprättade detaljplaneförslaget.

Trafikförvaltningen

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Framkomlighet och utformning

Trafikförvaltningen har under granskningstiden beretts möjlighet att även granska systemhandling för allmän platsmark inom planområdet och har i denna process inkommit med synpunkter på utformningen avseende framkomligheten för busstrafiken. Det är positivt att staden sedan samrådet har justerat Norgegatans bredd för att den ska få tillräcklig bredd för busstrafik. På en del av sträckan är dock bredden fortfarande 6,5 meter och trafikförvaltningen vill återigen lyfta att detta är ett viktigt stråk för busstrafiken med stombusstrafik och flera lokala linjer och anser att gatan bör breddas till 7 meter även på denna delsträcka. Trafikförvaltningen kan även konstatera att det finns sträckor med nära 7 procentslutning vilket kan skapa problem för busstrafiken vintertid. Förvaltningen önskar att staden ser över möjligheten att justera detta.

Störningar och risker

Trafikförvaltningen noterar att staden inte beaktat den tidigare synpunkten avseende buller från busstrafiken och att detta buller inte heller hanteras eller beskrivs specifikt i någon av bullerutredningarna. Även om staden inte efterkommer trafikförvaltningens rekommendation avseende krav om ljudklass B

och placering av samtliga sovrum mot tyst sida, anser trafikförvaltningen att störningen från närbelägna busshållplatser bör beskrivas på ett sätt som visar att detta varit känt och beaktats i bedömningen av planens lämplighet.

Brandsäkerhet

Trafikförvaltningen har inte deltagit i dialog avseende brandskydd sedan samrådet och synpunkterna i samrådsyttrandet gäller därför fortfarande. Trafikförvaltningen vill även lyfta betydelsen av Räddningstjänstens tillgång till tunnelbanans entréer. Räddningstjänsten ska kunna komma så nära dessa som möjligt med brandbil. Trafikförvaltningen kan inte utläsa av planhandlingarna att detta har beaktats.

Plankarta

Trafikförvaltningen ställer sig frågande till varför inte dess säkerhetsföreskrifter som ställer krav på ett minsta djup om 50 meter under angiven schaktnivå föreslås i planbestämmelserna t1 och t2. Ytterligare dialog i denna fråga krävs för att avgöra om det är möjligt att göra avsteg från säkerhetsföreskrifterna i detta avseende.

Fortsatt arbete – detaljplaner och genomförande

Genomförande avseende närhet till tunnelbanan

Trafikförvaltningen kan konstatera att det sedan samrådet inte har förts tillräcklig dialog om aktuellt planförslag kopplat till närheten till tunnelbanan. Utredningar om huruvida bebyggelse kan placeras ovan eller intill tunnelbanans anläggning har inte kommit till trafikförvaltningen i enlighet med det utredningsavtal som tecknades. Utan utredningar om påverkan är det inte möjligt att ta ställning till om det är genomförbart utan en allt för negativ påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen kommer inte kunna ingå ett avtal om genomförande utan att dessa förutsättningar är utredda.

Bland annat behöver planhandlingarna kompletteras med utredningar som visar bergets kvalitet och beräkningar avseende hur tillkommande laster tas om hand. Det behöver även redovisas att trafikförvaltningens anläggningar inte kommer att påverkas av förslaget. Detta gäller särskilt:

- Trafikförvaltningen saknar utredning som visar om ytan över rulltrappsschaktet klarar tunga fordon eftersom Räddningstjänstens fordon behöver kunna köra på den här platsen.
- Det behöver förtydligas i plankarta och planbeskrivning att grundläggningen inte får gå in i tunnelbanans skyddszon.

- All grundläggning skall ske fristående från SL:s anläggning. Trafikförvaltningen tolkar planhandlingarna som att planerad byggnad föreslås placeras nära tryckutjämningschakt och för nära rulltrappsschakt.
 - Hus 1 -Lastnedräkning krävs för att se om lasterna kan innebära att rörelse uppstår.
 - Hus 2 -Lasterna kommer ner i direkt närhet till SL:s schakt vilket kan innebära relativt stor påverkan på schaktet. Utförliga beräkningar och metodval för lasterna kommer att behövas för att kunna bedöma genomförbarheten.
 - Det måste finnas plats att schakta fram SL:s konstruktion för eventuella drift-och underhållsåtgärder utan att stabiliteten i närliggande ny byggnad påverkas. Angivet avstånd mellan ny byggnad och tunnelbaneschaktet är endast 800 mm vilket inte kan accepteras.

Resenärsmiljö

Trafikförvaltningen lyfte i samrådsskedet att tillräcklig utredning saknas för att bedöma om byggnationen som medför förändring av trafikförvaltningens stationsbyggnad är genomförbar. Detta kvarstår och trafikförvaltningen anser att planhandlingarna måste kompletteras i och dialog ske med trafikförvaltningen innan planen kan antas.

Det behöver säkerställas att utformningen klarar framtida flöden av resenärer och att tillräckliga ytor finns för trafikförvaltningens funktioner. Dialog krävs även avseende utformning och materialval kopplat till drift och underhåll samt gränssnitt avseende drift och underhåll mellan trafikförvaltningen och den privata fastighetsägaren.

Bekostande och finansiering av ombyggnationen för stationsbyggnaden för tunnelbanan är inte utredd. Trafikförvaltningen kommer inte att bidra med finansiering. Exploatören ska stå för trafikförvaltningens samtliga kostnader som orsakas av exploateringen. Förutsättningarna måste vara utredda och avtal ska finnas innan detaljplanen vinner laga kraft. Avtal kring ansvar för drift och underhåll, ägandeskap och kostnadsfördelning ska också vara undertecknat innan detaljplan vinner laga kraft.

Trafikkontoret

Trafikkontoret har varit delaktiga i planarbetet och inkommit med synpunkter fortlöpande. Kontoret är positivt till exploatering i området och positiva till att planförslaget möjliggör för lokalgatorna att förses med gångbanor.

Ramp från Trondheimsgatan

Kontoret bedömer att det är viktigt att den allmänna kopplingen upp till centrum blir tydlig och inte framstår som privat. Det är också viktigt att gestaltningen bidrar till en upplyst och trygg plats då den delvis kommer att vara överbyggd. Trafikkontoret efterfrågar även bestämmelse på bredd och höjd för den inbyggda delen av rampen.

Parkering för besökare Husby Centrum

I planbeskrivningen framstår det att för besökare till Husby Centrum kommer det att finnas 50 stycken parkeringsplatser med placering på torgytan och mellanplanet i garaget inom Ålesund 1. Trafikkontoret efterfrågar en bekräftelse på att 50 parkeringsplatser kommer att vara reserverade och tillgängliga för centrubesökare.

Ramp från Bergengatan

Kontoret anser att det är av stor vikt att rampen konstrueras med ett viloplan på minst 5 m där den möter Harald Hårfagregången för att säkerställa ett tryggt möte mellan fordon och gående och cyklister. Detta ska även framgå tydligt i planbeskrivningen.

Tillgänglighet

I planbeskrivningen står det att flerbostadshusen inom Ålesund 1 och Bergen 1 kommer att sakna hiss mellan garageplan och lägenhetsplan. Trafikkontoret ställer krav på en redovisning på hur dessa fastigheter kommer kunna angöras på ett tillgängligt sett. Kontoret saknar även en redovisning av antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade för alla de tillkommande fastigheterna. Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver tillskapas inom kvartersmark och säkerställa tillgängliga kopplingar till bostadsentréerna. Detta behöver planen kompletteras med.

Belysning

Trafikkontoret har en belysningscentral inhyst i gamla Fortums teknikutrymme på Trondheimsgatan 15. Detaljplanen medför att denna central byggs in. Kontoret vill därmed upplysa om att vi behöver ha fortsatt tillträde till denna belysningscentral om man inte väljer att flytta ut den till ett markkabelskåp på gatan.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

HL

Anser att det är fel att förtäta Husby med fler bostäder och lyfter att det stadsdelen behöver är fler gröna ytor och samlingsplatser. Hen anser även att det är svårt att bilda sig en uppfattning om förslaget samt att detaljplanen för Oslo 1 m.fl. borde ingå i detaljplanen för Ålesund 1 m.fl.

Den boende anser att Edvard Griegsgången redan idag är smal och blåsig och att detta kommer att förvärras i och med den föreslagna byggnaden söder om Edvard Griegsgången, även om byggnaden placeras med förgårdsmark mot gången. Den boende anser även att lägenheterna på de nedersta våningarna i åttavåningshuset mitt emot kommer att få skydd sol- och ljusinsläpp samt minskad utsikt.

Den boende anser vidare att Husbymoskén bör ligga kvar på sin nuvarande plats i en egen byggnad och att det inte är möjligt att den skulle kunna ligga i bottenvåningen på ett flerbostadshus. Den boende anser annars att moskén skulle kunna placeras på platsen för det föreslagna flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången, alternativt att den platsen inte bebyggs alls för att skapa ett grönt samband mellan den nuvarande byggnaden och Husbyparken.

Den boende är kritisk till flerbostadshuset, framförallt höghusdelen, längs Bergengatan då hen anser att det är tråkigt och kompakt, riskerar att bli bullerutsatt och kommer att skugga sin omgivning och påverka siktlinjer på ett oacceptabelt sätt. Den boende är även kritisk till det föreslagna höghuset inom Ålesund 1 då hen anser att det inte passar in i med områdets bebyggelse och är gestaltat på ett bristfälligt sätt.

Den boende är även kritisk till inglasningen av tunnelbanebyggnaden då hen anser att glasbyggnader ger ett omodernt intryck, är svårt att underhålla samt att hen inte vill ha någon galleria som liknar Vällingby centrum.

Den boende anser att en ny antikvarisk konsekvensbedömning behöver göras då den nuvarande utgick från tidiga skisser. Den boende anser vidare att inga åtgärder ska genomföras som hackar sönder den unika kulturmiljön i Husby. Den boende är även kritisk till att Husbykyrkan som blickpunkt och landmärke kommer att försvinna då det föreslagna kvarteret inom Bergen kommer att utgöra en ny fond bakom den.

Den boende anser att det är olämpligt att bygga längs med Norgegatan som är den mest trafikerade och bullrigaste gatan i området. Den boende anser vidare att det är olämpligt att bygga på lera och att förbipasserade fordon kommer att orsaka vibrationer i byggnaden. Den boende anser vidare att fler, inte färre, hårdgjorda ytor behövs i Husby för att hantera risk för översvämningar i området.

Den boende anser att det inte är lämpligt att bygga gångbanor i Husby då det skulle innebära att flera träd längs med gatorna behövs tas ned vilket påverkar upplevelsen av årstidsväxlingar för

de boende samt riskerar att leda till att regnvatten kommer att få svårare att fördröjas. Den boende anser även att det riskerar att skapa en trafikosäker miljö för gångtrafikanter då gångbanorna kommer att korsas av svängande bilar. Den boende anser även att förslaget med nya gång- och cykelbanor längs med Norgegatan riskerar att skapa en trafikfarlig situation när många trafikslag ska samsas på samma yta.

Den boende anser vidare att förslaget inte tar hänsyn till barnens intresse då gårdarna är små och blåsiga. Den boende undrar även över hur vindförhållandena vid södra tunnelbaneuppgången och Husbyparken påverkas.

Husby Frikyrkoförsamling

Det är i dagsläget redan brist på parkeringsplatser, både för anställda i kyrkan och för kyrkobesökare. Många församlingsmedlemmar är äldre, och kan inte gå längre sträckor. I nio fall av tio saknas parkeringsmöjlighet i kyrkans närhet. Kyrkan är ämnad att vara tillgänglig för alla, inklusive äldre och personer med funktionshinder. Ytterligare utmaningar att hitta parkeringsplatser kan omöjliggöra dessa gruppers deltagande, vilket skulle förhindra deras rättighet till religionsutövning bland dem de varit bekanta med i över 40 år.

Mot denna bakgrund vill vi föreslå ett parkeringshus där nedlagda Tempo-affären är nu, dels för att lösa parkeringsproblemet och dels för att vi tycker att det är olämpligt att bostadshuset som är tänkt att ligga mitt emot kyrkan vid Edvard Griegsgången ska ha fönster och/ eller balkonger mitt emot kyrkan där hyresgästerna kan kontrollera och registrera vilka som går till Husbykyrkan. Vi har religionsfrihet och alla ska kunna delta i religiösa samlingar utan att behöva känna oro för att på något sätt bli registrerade.

Övriga

Husby Islamiska Kulturcenter

Husby Islamiska Kulturcenter anser att planerna på många bostäder i Husby kommer att leda till en ordentlig förtätning i ett område som redan är trångt. Föreningen anser att höghusen kan påverka Husbybornas psykologiska upplevelse av området och att det riskerar att skapa en känsla av klaustrofobi samtidigt som det kan resultera i minskat insläpp av solljus som kan leda till ökad psykisk ohälsa. Föreningen menar att en högbefolkningstäthet kan öka risken för brottslighet i området.

Föreningen lyfter fram att Husby Islamiska Kultur Center (Husby moské) är en av Husbys viktigaste verksamheter. Föreningen lyfter att moskén har hundratals besökare varje dag (ca 1000 besökare på

fredagar och högtider). Föreningen menar moskén är en viktig plats för ett skapa ett själsligt och socialt välbefinnande samt att moskén hjälper till att förebygga kriminalitet genom att ordna samtal och föreläsningar och sysselsätter ungdomar med olika aktiviteter. Föreningen menar även att fördelen med moskéns lokalisering är att den bidrar till att befolka Husbys centrala delar vilket leder till ökad trygghet.

Föreningen menar vidare att det finns en problematik med att bedriva en moskéverksamhet i bottenvåningen på ett flerbostadshus.

Bifogat till föreningens yttrande finns en namnlista med 900 personer som stödjer föreningens yttrande.

AO

Är kritiskt till den föreslagna förtätningen i Husby då hen anser att det kommer att medföra sociala problem och påverka de boendes hälsa och välbefinnande samt naturen omkring Husby på ett negativt sätt.

GJ

Anser att Husby inte ska förtätas då det är en av de mest tätbebyggda förorterna i Stockholm. Vill att byggnader och markområden ska skötas om varsamt.

Mansour Ali Mohamed, Hjulsta

Har skickat in Norra Järva Stadsdelsråd yttrande, se ovan.

SM

Har bifogat lokala hyresgästföreningens Runstenens yttrande samt Norra Järva Stadsdelsråd yttrande. Den boende vill även understryka behovet av dialog med ortsbefolkningen och önskar att en modell eller ett 3D-diagram hade redovisats på medborgarkontoret då många undviker att åka tunnelbana till Tekniska nämndhuset i tider av pandemi.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Byggnaden inom Oslo 9 bör utgå ur detaljplanen
- Byggnaden mittemot Husbykyrkan bör utformas utan fönster eller balkonger mot kyrkan
- Höghusen bör sänkas
- Tunnelbanestationen bör inte byggas om
- Parkeringsgaraget inom Ålesund 1 bör bevaras
- Gångbanorna längs vägarna bör inte byggas ut
- Byggnaderna inom Oslo 9 och Ålesund 1 bör höjdsättas så att de i sin helhet inte riskerar att skadas vid extrema skyfall
- Oslogatan bör byggas om så att lågpunkt inte uppstår
- Tunnelbanan bör planläggas med stora T

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt om granskningen och planprocessen

Exploateringskontoret lyfter att systemhandlingen för allmän plats inte är klar och vill betona att ytterligare planjusteringar därför kan bli nödvändiga efter planens granskningsperiod.

Exploateringskontoret avser att söka dispens för att ta ner träd som omfattas av biotopskydd för alléträd, då pågående systemhandling för allmän plats förutsätter att trädstrukturen längs gatorna förändras. Om inte dispens lämnats före planens antagande riskerar planen att inte kunna genomföras för delar av kvartermarken och allmän plats. Syftet med planen avseende tillskapande gångvägar utmed gator riskerar i så fall att gå förlorat.

En boende önskar att en modell eller ett 3D-diagram hade redovisats på medborgarkontoret då många undviker att åka tunnelbana till Tekniska nämndhuset i tider av pandemi.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Om förändring i plankartan kommer att krävas med avseende på systemhandlingsarbetet kommer stadsbyggnadskontoret att kunna arbeta in dessa innan godkännandet av detaljplanen. Detaljplanen kommer att tas upp i stadsbyggnadsnämnden för godkännande och därefter till kommunfullmäktige för antagande. Planens antagande kommer därför att kunna invänta att en dispens nedtagande av alléträden lämnas.

Planhandlingarna ställdes ut på Medborgarkontoret i Husby, på Tekniska nämndhuset samt fanns tillgängliga på hemsidan. På Stockholm växer fanns även en 3D-modell över förslaget. Någon fysisk modell ställdes inte under granskningen.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Några boende och föreningar anser att det är fel att förtäta Husby med fler bostäder. Flera boende och föreningar anser att Husbysmoskén bör ligga kvar på sin nuvarande plats i en egen byggnad och att det inte är möjligt att den skulle kunna ligga i bottenvåningen på ett flerbostadshus. Husby Islamiska Kultur Center lyfter att föreningen är en av Husbys viktigaste verksamheter och att moskéns lokalisering bidrar till att befolka Husbys centrala delar vilket leder till ökad trygghet. En boende och en förening anser att förslaget inte tar hänsyn till barnens intresse då gårdarna är små och blåsiga och undrar även över hur vindförhållandena vid södra tunnelbaneuppgången och Husbyparken påverkas. Ytterligare en förening anser att förtätningen av Husby bör stoppas då förslaget inte har några gårdar, några samlingslokaler, en god utemiljö eller

tillräckligt avstånd mellan husen. Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning är fortsatt positiv till att det byggs fler bostäder i Husby. Både ur jämställdhets- och trygghetsperspektiv förväntas förslaget leda till tryggare miljöer då fler människor kommer att befolka gator och torg, öka möjligheter för utökat serviceutbud samt att de föreslagna bostadshusen har entréer som är vända mot Edvard Griegsgången och torget. Förvaltningen anser dock byggnaden inom Oslo 9 bör placeras med förgårdsmark mot Husbyparken för att underlätta vid drift. Husby frikyrkoförsamling tycker att det är olämpligt att bostadshuset som är tänkt att ligga mitt emot kyrkan vid Edvard Griegsgången ska ha fönster och/ eller balkonger mitt emot kyrkan där hyresgästerna kan kontrollera och registrera vilka som går till Husbykyrkan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden har ett bostadsmål om att planera för 140 000 nya bostäder fram till 2040 vilket innebär att staden kommer att behöva planera för nya bostäder i alla stadsdelar. Stadsbyggnadskontoret anser att detaljplaneförslaget bidrar till att stärka stadbyggnadsmålen i stadens översiktsplan; en sammanhängande stad och god offentlig miljö då detaljplanen möjliggör för nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och skapar förutsättningar för att befolkningsunderlaget för handel och service i stadsdelen ökar. Detta kan stärka Husby centrum som ett lokalt centrum då ett funktionsblandat centrum ökar tillgängligheten och möjliggör för ett enklare vardagsliv, samt att funktionsblandning skapar levande och trygga miljöer där människor rör sig, vilket gynnar stadslivet och den lokala sammanhållningen.

I plankartan ställs krav på att det ska finnas lokaler för centrumändamål i bottenvåningen på den nya byggnaden som föreslås ersätta den byggnaden som idag innehåller moskén. Centrumändamål inkluderar religiös verksamhet och möjliggör för att en moskéverksamhet kan bedrivas även då den nya detaljplanen vunnit laga kraft. Vilken typ av verksamhet som sedan kommer att bedrivas i lokalerna är inte en fråga som stadsbyggnadskontoret har rådighet över, utan det är innehavaren av tomträtten och byggnaden som avgör vilken verksamhet de vill hyra ut till.

Samtliga föreslagna flerbostadshus planeras med en gård för de tillkommande boende och samtliga gårdar utom flerbostadshuset inom Ålesund 1 kommer att ha platser som är bekväma eller acceptabla att sitta på långa tidsperioder. Vindförhållandena vid södra tunnelbaneuppgången kommer att försämrats något, men fortfarande vara acceptabla. Vindförhållandena vid Husbyparken kommer inte att försämrats. Kontoret sammantagna bedömning är att det även efter byggnation kommer att finnas tillräckligt

kvalitativa platser för utevistelse, både inom kvartersmark och inom park- och torgtor.

Entréerna på den fasad inom Oslo 9 som vetter mot Husbyparken kommer att ha inåtgående dörrar för att inte påverka drift av allmän plats.

Flerbostadshuset mitt emot Husby kyrkan har sin fasad vänt mot söder vilket gör att det är ett bra läge för balkonger. Balkongerna kan även göra att närvaron av människor som vistas ute på balkongerna kan stärka upp tryggheten och den sociala närvaron mot Edvard Griegsgången.

Arkitektur och gestaltning

En boende och en förening är kritiska till de höga husen i förslagen då de anser att de inte passar in med området bebyggelse och är bristfälligt gestaltade. En boende, en förening och Samfundet S:t Erik är kritiska till inglasningen av tunnelbanebyggnaden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen reglerar att husens fasader ska uppföras utan synliga elementskarvar, alternativt ska elementskarvar uppföras som en del av gestaltningen, för att säkerställa en kvalitativ och välgestaltad fasad. I övrigt regleras inte höghusens gestaltning och illustrationerna som visas i planbeskrivningen ska ses som exempel på möjlig utformning och färgsättning. Tidigare dialoger har visat att det finns en otrygghetsproblematik kring den norra tunnelbaneuppgången då gången bakom stationsbyggnaden är mörk och trång vilket gör att den upplevs otrygg och det har varit en plats där olaglig försäljning har skett på grund av detta. Kontoret bedömer därför att en ombyggnation för att skapa en trevligare och tryggare plats prioriteras framför att bevara tunnelbanestationens ursprungliga utformning.

Kulturmiljö

Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

Stadsmuseet anser att planförslaget bryter av mot stadsdelens befintliga karaktär och att de föreslagna punkthusen är helt nya inslag i stadsdelen vad gäller byggnadstyp och höjd. Stadsmuseet konstaterar att förslaget sammantaget innebär en stor påverkan på Husbys tydliga och sammanhållna gestaltning, samtidigt som många förändringar som tydligt påverkat Husbys ursprungliga karaktär redan skett. Stadsmuseet bedömer därför att de kulturhistoriska värdena inte är tillräckligt höga för att motivera en avstyrkan. Stadsmuseet anser vidare att det grönklassade parkeringshuset inom Ålesund borde bevaras och att det vore positivt om höghuset istället placerades i kvarterets nordvästra utkant och byggdes ihop med ICA-butiken.

Stadsbild

En boende och en förening anser att en ny antikvarisk konsekvensbedömning behöver göras då den nuvarande utgick från tidiga skisser. De anser vidare att inga åtgärder ska genomföras som hackar sönder den unika kulturmiljön i Husby. De är även kritiska till att Husbykyrkan som blickpunkt och landmärke kommer att försvinna då det föreslagna kvarteret inom Bergen kommer att utgöra en ny fond bakom den. Samfundet S:t Erik reserverar sig mot de höga punkthusen som de anser är främmande i skala och på ett negativt sätt bryter taksilhuetten i förhållande till den befintliga bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under processens gång har stadsbyggnadskontoret prövat olika former av bebyggelsetypologier för att undersöka vilken som är mest lämplig på platsen och ger mest kvalitéer till stadsrummet.

Kontoret har utifrån följande perspektiv bedömt att sextonvåningshusen är den mest lämpliga typologin: höghusen i kombination med lågdelarna i fem våningar tar ner skalan vid de allmänna stråken mellan tunnelbanan och norra Husby, de låga delarna skapar fortsättningar för bättre gårdsmiljöer för de nya bostäderna, ett punkthus i kombination med en lägre del gör att de befintliga byggnaderna fortsatt kan ses från Norgegatan vilket gör att Husbys ursprungliga bebyggelse fortsatt får framträda i gaturummet samt att punkthusen bryter av mot den konsekventa raden av skivhus och markerar att det är vid dessa platser som gångstråken över gångbroarna finns. Den tydliga variationen mellan höga bostadshus och låga servicebyggnader som finns idag påverkas, men samtidigt finns variationen kvar i andra delar av centrum där de låga centrumbyggnaderna finnas kvar. De föreslagna femvåningshusen längs med Edvard Griegsgången bygger vidare på en femvåningsskala som redan finns i bostadskvarteren norr och söder om centrum och genom att de fortsatt kommer att vara lägre än de höga bostadshusen i åtta våningar kommer stråket fortsatt att inneha en mer småskalig karaktär.

Den antikvariska konsekvensbedömningen utgick från ett tidigare förslag, strukturen i förslaget är dock den samma med avseende på volymer och placering av byggnader. Förslaget har sedan konsekvensbedömningen gjordes justerats utifrån utgångspunkten att anpassad bättre till kulturmiljön och stadsbilden, varför stadsbyggnadskontoret inte anser att en ny konsekvensbedömning behöver tas fram.

Stadsbyggnadskontoret anser att möjligheten att skapa fler bostäder på en central plats i Husby samt möjligheten att genom en byggnad kunna möta upp torget och gatunivån med entréer och fasader för att

skapa ett trevligare och tryggare möte väger tyngre än parkeringsgaragens bevarandevärde.

Olägenhet för grannar

En boende och en förening anser även att lägenheterna på de nedersta våningarna i åttavåningshuset mitt emot den föreslagna byggnaden inom Oslo 9 kommer att få skydd sol- och ljusinsläpp samt minskad utsikt. De anser även att höghuset inom Bergen kommer att skugga sin omgivning och påverka siktlinjer på ett oacceptabelt sätt. Husby Islamiska Kulturcenter anser att höghusen risker att resultera i minskat insläpp av solljus vilket kan leda psykisk ohälsa.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget innebär påverkan på de intilliggande fastigheterna främst norr och öster om den föreslagna bebyggelsen. De byggnaderna som ger störst skuggpåverkan är de föreslagna sextonvåningshusen men då de är utformade som punkthus kommer skuggan att passera relativt snabbt då de är höga, men smala. Enligt stadsbyggnadskontorets bedömning är de föreslagna förändringarna i boendemiljön acceptabla med hänsyn till att inte någon bostad bedöms förlora hela sin nuvarande tillgång på solljus eller få markant förändrat allmändagsljus.

Park, torg och grönområden

Torg

En boende och en förening anser att Edvard Griegsgången redan idag är smal och blåsig och att detta kommer att förvärras i och med den föreslagna byggnaden söder om Edvard Griegsgången, även om byggnaden placeras med förgårdsmark mot gången.

Naturvärden

Några boende och en förening anser att stadelen behöver fler, inte färre gröna ytor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vindutredningen visar att den föreslagna bebyggelsen inte kommer att förvärra vindsituationen på Edvard Griegsgången. Inga parktytor kommer att tas i anspråk då den föreslagna bebyggelsen placeras på redan bebyggd och hårdgjord mark. Planområdet har god tillgång till områden för rekreation och friluftsliv. Största delen av planområdet har ca 500 meter till befintlig stadsdelspark samt ca 200 meter till befintlig kvarterspark. Igelbäckens kulturresevat (Järvafältet) ligger ca 500 meter sydväst om området. Detaljplaneprojektet har ingen möjlighet att tillskapa ytterligare ytor för park, men i samband med projektet planerar exploateringskontoret och trafikkontoret att rusta upp de offentliga ytorna i centrum.

Gator och trafik

Biltrafik

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att staden sedan samrådet har justerat Norgegatans bredd för att den ska få tillräcklig bredd för busstrafik. På en del av sträckan är dock bredden fortfarande 6,5 meter och trafikförvaltningen vill återigen lyfta att detta är ett viktigt stråk för busstrafiken med stombusstrafik och flera lokala linjer och anser att gatan bör breddas till 7 meter även på denna delsträcka. Trafikförvaltningen kan även konstatera att det finns sträckor med nära 7 procentslutning vilket kan skapa problem för busstrafiken vintertid. Förvaltningen önskar att staden ser över möjligheten att justera detta. Husby frikyrkoförsamling lyfter att det saknas parkering i anslutning till kyrkan idag och att detaljplanen kommer att leda till att parkeringarna blir färre och föreslår därför ett parkeringshus där gamla Tempoaffären ligger (inom Bergen 2).

Gång- och cykeltrafik

En boende och en förening är kritiska till utbyggnad av gångbanor då de anser att det riskerar att skapa en trafikosäker miljö för gångtrafikanter då gångbanorna kommer att korsas av svängande bilar. De anser även att förslaget med nya gång- och cykelbanor längs med Norgegatan riskerar att skapa en trafikfarlig situation när många trafikslag ska samsas på samma yta. Trafikkontoret är positivt till att planförslaget möjliggör för lokalgatorna att förses med gångbanor.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen lyfte i samrådsskedet att tillräcklig utredning vad gäller bland annat lämpliga lösningar utrymningsvägar och brandteknisk avskiljning saknas för att bedöma om byggnationen som medför förändring av trafikförvaltningens stationsbyggnad är genomförbar. Detta kvarstår och trafikförvaltningen anser att planhandlingarna måste kompletteras i och dialog ske med trafikförvaltningen innan planen kan antas. Det behöver säkerställas att utformningen klarar framtida flöden av resenärer och att tillräckliga ytor finns för trafikförvaltningens funktioner. Dialog krävs även avseende utformning och materialval kopplat till drift och underhåll samt gränssnitt avseende drift och underhåll mellan trafikförvaltningen och den privata fastighetsägaren.

Tillgänglighet

Trafikkontoret efterfrågar bestämmelse på bredd och höjd för den inbyggda delen av rampen inom Ålesund 1 för att säkerställa tillgängligheten till torgnivån. Kontoret anser att det är av stor vikt att rampen inom Bergen 1 konstrueras med ett viloplan på minst 5 m där den möter Harald Hårfagregången för att säkerställa ett tryggt möte mellan fordon och gående och cyklister och vill att detta ska framgå i planbeskrivningen. Trafikkontoret efterfrågar vidare en

redovisning av hur fastigheterna ska kunna angöras på ett tillgängligt sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Norgegatans körbana har begränsats till 6,5 m vid brofundamentet för Dovregubbens gång. På grund av fundamentets placering flyttas gång och cykelbanan ut ca en halv meter och staden avser inte att ändra gc-banans bredd för att bibehålla 7 m gatubredd, vilket motiveras av stadens Framkomlighetsstrategin. Det är bara på denna punkt som körbanan är 6,5 m. Gällande Norgegatans lutning så kommer den att bibehålla samma lutning som i dagsläget då staden inte kommer att bygga om själva körbanan.

Inom Ålesund 1 kommer ett antal parkeringsplatser för centrumändamål att finnas kvar på parkeringsgaraget. Staden har inte möjlighet att tillskapa några nya ytor för parkering.

Kontoret är medveten om de positiva aspekterna som trafiksepareringen leder till i form av att bilar och gångtrafikanter inte behöver komma i konflikt samt att många boende området uppskattar trafiksepareringen och de befintliga gångbroarna. Kontoret har dock uppmärksammat att det finns upptrampade stigar längs med bilgatorna som vittnar om att kopplingar saknas längs med gatorna idag och det finns ett behov av att komplettera vissa av dessa med gång- och cykelbanor. Kontorets bedömning är att en komplettering med gång- och cykelbanor underlättar för gångtrafikanter att röra sig tryggt och trafiksäkert i området på fler nivåer än den trafikseparerade torgnivån samtidigt som broarna och de trafikseparerade kopplingarna behålls. En komplettering med gång- och cykelbana längs med Norgegatan leder till ett mer sammanhängande nätverk av stadsrum och skapar därmed bättre förutsättningar att röra sig gent och trafiksäkert mellan Akalla, Husby och Kista vilket leder till att uppfylla översiktsplanens mål om en sammanhängande stad.

Byggaktören är ansvarig för att säkerställa och redovisa att trafikförvaltningens anläggningar inte kommer att påverkas av planerad bebyggelse. Avseende föreslagen ombyggnation av tunnelbaneentrén har byggaktören och trafikförvaltningen ett pågående samtal för att säkerställa att den föreslagna ombyggnationen utformas på ett lämpligt och säkert sätt. Utredningar gällande ombyggnationen har redovisats för Trafikförvaltningen.

Plankartan har justerats med en bestämmelse om bredd och höjd på den inbyggda rampen inom Ålesund 1 för att säkerställa tillgängligheten till torgnivån. Planbeskrivningen har kompletterats

med en beskrivning av utformningen på rampen inom Bergen 1 samt hur fastigheterna kan angöras på ett tillgängligt sätt.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) anser att detaljplanen bör säkerställa att det finns möjlighet för SVOA att arbeta med fördröjningsåtgärder på allmän plats. SVOA lyfter vidare att det finns fortsatt delar av planen där allmän platsmark (centrumtor, gata, torg och gångar) inte redovisas vad gäller hantering av dagvatten.

EL/Tele

Ellevio har en befintlig nätstation i butiksbyggnaden vid Trondheimsgatan 15. Nätstationen är placerad i markplan mot gata och skyddas av ett servitutsavtal. Det är viktigt att alla funktioner för nätstationen beaktas och förändringar i byggnad planeras i samråd med Ellevio så att erforderlig personsäkerhet, åtkomst och driftsförutsättningar kan bibehållas. Trafikkontoret har en belysningscentral på Trondheimsgatan 15 som krävs fortsatt tillträde till.

Räddningstjänst

SSBF anser att alla byggnader bör uppföras med Tr2-trapphus då höjden på de befintliga broarna i Husby begränsar åtkomsten för räddningstjänstens fordon. SSBF anser vidare att rampen från Trondheimsgatan till torgnivån är problematisk och vill att det förtydligas i planhandlingarna hur rampen är tänkt att användas vid räddningsinsats. De lyfter även att deras räddningsfordon kräver BK2-väg för att kunna ta sig fram. Trafikförvaltningen lyfter betydelsen av Räddningstjänstens tillgång till tunnelbanans entréer. Räddningstjänsten ska kunna komma så nära dessa som möjligt med brandbil.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Aktuell detaljplanen reglerar mycket begränsad yta allmän plats. Eventuella behov av fördröjningsåtgärder går dock att uppföra inom befintlig allmän plats. En dagvattensammanställning för allmän plats har tagits fram, men inte publicerats på bygg- och plantjänsten. Sammanställningen har i efterhand översänts till SVOA.

Tillbyggnaden av butiksbyggnaden kommer inte att påverka elnätstationens och belysningscentralens läge som kommer att kunna ligga kvar i samma läge efter ombyggnationen med fortsatt access från utsidan. Tillträdet till stationerna kommer dock att behöva säkerställas under det att byggnaden byggs om, detta är en fråga mellan Ellevio, trafikkontoret och byggaktören.

Stadsbyggnadskontoret och byggaktörerna är medvetna om problematiken med begränsad framkomlighet för räddningstjänsten med avseende på brohöjden. Samtliga nya flerbostadshus kommer därför att uppföras med Tr2-trapphus. Centrumet och tunnelbanestationerna kommer fortsatt att vara tillgängliga för räddningstjänsten från Trondheimsgatan och Bergengatan via ramper genom den föreslagna bebyggelsen upp till centurnivån. Planbeskrivningen har förtydligats gällande detta. Ramperna kommer även att klara kravet på BK2-väg.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att planbestämmelser gällande trafikbuller behöver införas i plankartan för att säkerställa att bullernivåerna innehålls, samt att en planbestämmelse behöver införas i plankartan för att säkerställa att de delar av planen där bullerdämpning behövs genomförs. Länsstyrelsen anser vidare att en bullerskärm behöver regleras på plankartan inom fastigheten Ålesund 1 för att säkerställa att bullernivåerna på uteplatsen kan uppnås. En boende och en förening anser att det är olämpligt att bygga längs med Norgegatan som är den mest trafikerade och bullrigaste gatan i området. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör utredas och förtydligas om även flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången riskerar att störas av stomljud och därför också behöver en skyddsplanbestämmelse mot stomljud. För att ytterligare förbättra ljudmiljön för de boende med avseende på trafikbullernivåerna föreslår MHN att utsatta flerbostadshus anläggs med ljudklass B.

Trafikförvaltningen anser att staden inte beaktat den tidigare synpunkten avseende buller från busstrafiken och att detta buller inte heller hanteras eller beskrivs specifikt i någon av bullerutredningarna och anser att störningen från närbelägna busshållplatser bör beskrivas på ett sätt som visar att detta varit känt och beaktats i bedömningen av planens lämplighet.

Risk

Länsstyrelsen anser att de bestämmelser i plankarta som syftar till att säkerställa att planerad byggnad inom Oslo 9 inte skadas vid översvämmande vatten vid ett extremregn inte är tillräckliga.

Länsstyrelsen anser att byggnaden i sin helhet ska skyddas mot skador. Länsstyrelsen anser vidare att även byggnad inom Ålesund 1 bör regleras så att byggnad inte skadas vid kraftigt regn.

Länsstyrelsen anser även att kommunen också behöver tydliggöra att räddningstjänsten kan nå fram till dels planerad bebyggelse, dels bebyggelsen söder om kv. Oslo 9, som ser ut att kunna få sin tillfartsväg avskuren vid förväntade vattendjup på Oslogatan. En boende och en förening anser att det är olämpligt att bygga på lera

och att förbipasserade fordon kommer att orsaka vibrationer i byggnaden. Trafikförvaltningen anser att tillräcklig utredning saknas för att bedöma om planförslaget är genomförbart med avseende på närhet till tunnelbanan. Förvaltningen anser att planändringarna behöver kompletteras med utredningar som visar bergets kvalitet och beräkningar avseende hur tillkommande laster tas om hand samt redovisa att förvaltningens anläggningar inte kommer att påverkas av förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De framtagna bullerutredningarna visar att riktvärdena för trafikbuller kan uppnås genom placering och utformning av byggnaderna samt genom lämpliga lägenhetslösningar. Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att bostadsbyggnader ska placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller följs. Plankartan har även kompletterats med en bestämmelse inom Ålesund 1 om att bullerskärm ska uppföras.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till att bostäder uppförs med ljudklass B men har inte möjlighet att reglera det i detaljplanen, synpunkten lämnas till byggaktören att beakta. Bullerutredningen för Ålesund 1 anger att det finns en busshållplats i anslutning till fasad mot Norgegatan och att dimensionering av fasad och fönster bör dimensioneras utifrån den förutsättningen. Dimensionering av fasad och fönster är inget som kontoret har möjlighet att reglera i plankartan.

Med anledning av befintlig lågpunkt på Oslogatan har stadsbyggnadskontoret reglerat att färdigt golv för bostäder inte får anordnas under nivån +38,7 meter över nollplanet samt att infart till garage och entréer från gata inte får anordnas under nivån +38,7 meter över nollplanet för flerbostadshuset inom Oslo 9. Plankartan har justerats så att flerbostadshuset inom Ålesund 1 regleras med samma bestämmelser med anledning av lågpunkten på Trondheimsgatan. Om byggnaderna i sin helhet skulle höjdsättas för att undvika att riskera stående vatten mot fasad vid ett extremregn på Oslogatan respektive Trondheimsgatan skulle byggnaderna inte kunna ansluta mot den högre liggande Edvard Griegsgången och torget, där bostäderna har sin huvudentré och där verksamheter planeras i bottenvåningen. Kontoret bedömer det därmed inte som lämpligt att reglera. Tillträde för räddningstjänst, utryckningsfordon samt boende kommer vara säkerställt även vid extrema regn då de både flerbostadshusen har sin primära entré från den upphöjda torgnivån. Vatten kan komma att stå mot fasad under en begränsad tid men stadsbyggnadskontorets bedömning är att detta inte är en oacceptabel risk, utan en ekonomisk fråga för byggaktören som denna är medveten om. Genom ovannämnda

planbestämmelser säkerställs att inga vitala funktioner i byggnaden kommer att skadas vid ett extremregn. För att undvika eventuella skador på fasad bör byggaktören utforma byggnaden med vattentåligt material. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att genom att säkerställa att bostäder och garage inte kommer att översvämmas så har lämpligheten med avseende på risk för människor liv och säkerhet säkerställts. Planbeskrivningen har även förtydligats gällande hantering av översvämningsrisk vid ett 100-års regn. Lågpunkten på Oslogatan är befintlig och staden planerar inte att bygga om gatan. Den planerade exploateringen längs Oslogatan kommer inte att göra fastigheten mer hårdgjord än idag och kommer därmed inte att försämma situationen. Den tillkommande byggnaden kommer att utformas med Tr2-trapphus, vilket möjliggör för utrymning vid brand om inte räddningsfordon skulle komma fram vid ett extremregn, ambulans eller annan blåljustrafik kan åka upp via rampen på Bergengatan om Oslogatan inte skulle vara framkomlig.

Risk för vibrationer har utretts under planprocessen och utredningarna har konstaterat att det inte föreligger någon risk för vibrationer i de nya byggnaderna.

Byggaktörerna är ansvariga för att redovisa och säkerställa att trafikförvaltningens anläggningar inte kommer att påverkas av planerad bebyggelse. Staden och byggaktörerna har varit i kontakt med trafikförvaltningen gällande vilka utredningar och underlag som byggaktörerna är skyldiga att ta fram, dessa har redovisats för Trafikförvaltningen. Inför godkännandet kommer flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången utgå.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

En boende och en förening anser att fler, inte färre, hårdgjorda ytor behövs i Husby för att hantera risk för översvämnningar i området och är av den orsaken kritiska till att bygga gångbanor då det skulle innebära att träd tas ner.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadens ambition vid en utbyggnation av gång- och cykelbanorna är att bevara gatuträd i den utsträckning det är möjligt samt att komplettera med nya gatuträd för att kompensera för några av dem som försvinner. I arbetet med systemhandlingen för ombyggnationen av gångbanorna har även en dagvattensammanställning tagits fram för att se om åtgärder krävs för att inte påverka dagvattenflödet.

Övriga frågor

Reglering i plankarta

Lantmäterimyndigheten anser att såväl befintlig som ny tunnelbana ska planläggas med stor bokstav, T, och att litet t inom allmän plats utgör problem. I övrigt har lantmäterimyndigheten inga synpunkter på planförslaget. Stockholm Vatten och Avfall vill ha u-område i plankartan där deras ledningar kommer att ligga i kvartersmark. Trafikförvaltningen efterfrågar ett minsta djup om 50 meter under angiven schaktnivå i plankartan.

Avtal

Trafikförvaltningen har synpunkter på att bekostande och finansiering av ombyggnationen för stationsbyggnaden för tunnelbanan är inte utredd. Förutsättningarna måste vara utredda och avtal ska finnas innan detaljplanen vinner laga kraft. Avtal kring ansvar för drift och underhåll, ägandeskap och kostnadsfördelning ska också vara undertecknat innan detaljplan vinner laga kraft.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att befintlig tunnelbana bör planläggas med t-bestämmelse (markreservat) både på kvarters- och allmän platsmark. Eftersom befintlig tunnelbana är redan upplåten med officiälservitut, som ger rätt att använda ett visst utrymme för ett visst ändamål, finner kontoret ingen anledning att planlägga befintlig t-bana med "T"-bestämmelse.

Lantmäterimyndigheten och staden har olika ståndpunkter i frågan om tunnelbaneutbyggnadens fastighetsrättsliga genomförande. Staden utgår i sin bedömning från att det inte enbart är en fråga om vad som är mest lämpligt med hänsyn till fastighetsbildningslagen. Staden ska även beakta att genomförandet kan påverka förutsättningarna för en långsiktigt god markhushållning enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen (PBL). Det finns också en säkerhetspolitisk aspekt på frågan. Om tunnelbanan skulle bli en egen fastighet finns det formellt inget hinder att den skulle kunna säljas till ett utländskt företag. Den fastighet som tunnelbaneservituten kopplas till kan också säljas, men sannolikheten är mycket mindre, eftersom det är svårare att värdera en sådan fastighet. Ur markhushållningssynpunkt och enligt PBL och miljöbalken har Stockholms stad (som markägare till en stor del av det berörda området) bedömt att en servitutlösning är bättre. Allt fler anläggningar behöver förläggas under mark och konkurrensen om utrymmet ökar. Det blir mer angeläget att kunna samordna och samutnyttja undermarken. Det blir lättare för staden att samordna olika infrastrukturverksamheter om marken inte delas in i olika fastigheter utan upplåts med servitut.

Plankartan har kompletterats med ett u-område för SVOA:s ledningar samt att djupet på schaktnivån har justeras till 50 meter enligt Trafikförvaltningens önskemål.

Byggaktörerna och Trafikförvaltningen har dialog om de avtal som måste upprättas innan detaljplanen vinner laga kraft.

Revidering efter granskning

Inkomna synpunkter har föranlett följande justeringar:

Plankartan:

- flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången har utgått från detaljplanen
- detaljplanens gränser har uppdaterats i enlighet med ovan nämnda förändring
- planbestämmelserna kopplade till bebyggelsen som har utgått ur detaljplanen är borttagna
- reglering av bredd och höjd på ramp inom Ålesund 1 har införts
- bestämmelsen om genomgående öppning i fasad inom Bergen 1 har ändrats till bestämmelse om att ramp ska finnas
- bestämmelse om lägsta nivå för färdigt golv för bostäder samt lägsta nivå för bostadsentréer mot gata inom Ålesund 1 har införts
- bestämmelse om att bostadsbyggnad ska placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller följs har införts
- bestämmelse om bullerplank inom Ålesund har införts
- u-område för ledningar har införts
- x-området inom Bergen 1 har breddats med 0,5 m
- justering av schaktdjupsnivå för tunnelbanan
- reglering av byggrätt kring gångbron vid Trondheimsgatan har förtydligats

Planbeskrivningen:

- Planbeskrivningen har reviderats enligt ovanstående förändring i detaljplanens omfattning
- Planbeskrivningen har reviderats med beskrivning av räddningstjänstens tillträde via ramperna samt förtydligats gällande hantering av översvänningsrisk vid ett 100-års regn

Kontoret anser att omfattningen av ovanstående revideringar inte är av sådan betydelse att en ny granskning behöver göras.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget bidrar med nya kvalitéer till Husby då detaljplanen möjliggör för nya bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge och skapar förutsättningar för att befolkningsunderlaget för handel och service i stadsdelen ökar. Detaljplanen bidrar därmed till stadens övergripande bostadsmål samt översiktsplanens stadsbyggnadsmål samtidigt som den kan skapa nya kvalitéer till stadsdelen. Inkomna synpunkter visar på en oro för att Husby blir för tätbebyggt, att de föreslagna husen är för höga och att en trafikfarlig miljö riskera att skapas då gångtrafikanter leds ner på bilgatorna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att de föreslagna sextonvåningshusen är lämpliga utifrån avvägningen att förslaget ska uppnå stadens bostadsmål, ha ett medvetet förhållningssätt till Husbys kulturhistoriska kvaliteter, förhålla sig till bullerproblematiken på platsen och samtidigt uppnå kvaliteter till stadsrummet genom öppna och tydliga offentliga torg och stråk. Den nya skalan blir en ny årsring i Husby centrum.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att genom att säkerställa att bostäder och garage inte kommer att översvämmas så har lämpligheten med avseende på risk för människor liv och säkerhet säkerställts. Tillträde för räddningstjänst, utryckningsfordon samt boende kommer vara säkerställd även vid extrema regn då de både flerbostadshusen har sin primära entré från den upphöjda torgnivån. Vatten kan komma att stå mot fasad under en begränsad tid men stadsbyggnadskontorets bedömning är att detta inte är en oacceptabel risk, utan en ekonomisk fråga för byggaktören som denna är medveten om. För att undvika eventuella skador på fasad bör byggaktören utforma byggnaden med vattentåligt material.

Under samråd och granskning framkom även en stor oro för att moskéverksamheten inom Oslo 9 inte kommer att kunna vara kvar i och med planförslaget. I plankartan ställs krav på att det ska finnas lokaler för centrumändamål i bottenvåningen på den nya byggnaden som föreslås ersätta den byggnad som idag innehåller moskén. Centrumändamål inkluderar religiös verksamhet och möjliggör för att en moskéverksamhet kan bedrivas även då den nya detaljplanen vunnit laga kraft. Stadsbyggnadskontoret anser således att frågan är hanterad inom de ramar som kontoret har rådighet över.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande när erforderliga genomförandebeslut har fattats.

Louise Heimler
planchef

Sofia Eriksson
stadsplanerare