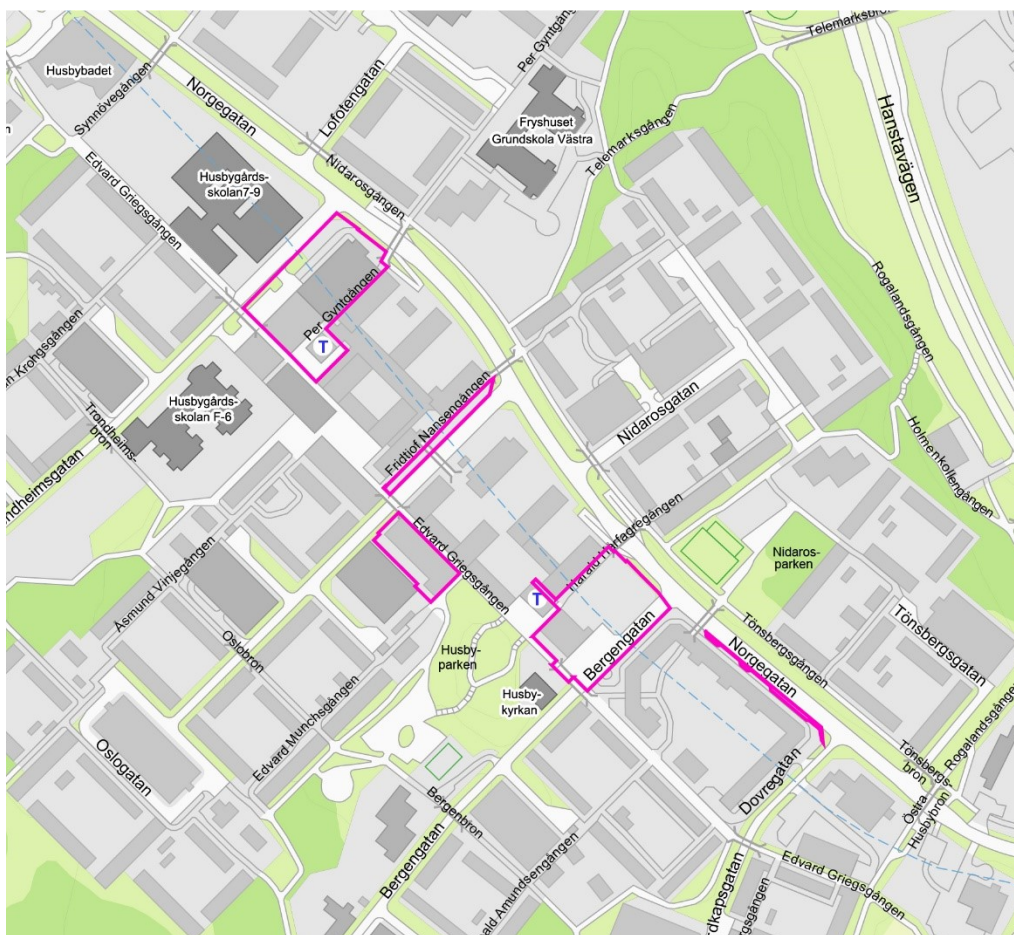


## Planbeskrivning

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

**Stadsbyggnadskontoret**

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

## **Sammanfattning**

### **Planens syfte och huvuddrag**

Planen syftar till att utveckla flera fastigheter vid Husby centrum med två tunnelbaneuppgångar med nya bostäder och lokaler för handel fördelat på tre 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 torgen. 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 325 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.

### **Miljöbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

### **Tidplan**

Preliminär tidplan för planarbetet är:  
Godkännande SBN december 2020  
Antagande kvartal 1 2021

Planen genomförs med standardförfarande.

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
Handlingar .....	4
Planens syfte och huvuddrag .....	4
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	6
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>10</b>
Natur .....	10
Geotekniska förhållanden .....	11
Hydrologiska förhållanden .....	12
Dagvatten .....	12
Befintlig bebyggelse .....	13
Stadsbild .....	13
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	14
Offentlig service .....	16
Kommersiell service .....	16
Gator och trafik .....	17
Störningar och risker .....	18
<b>Planförslag .....</b>	<b>19</b>
Ny bebyggelse .....	19
Gestaltungsprinciper .....	28
Parker och torg .....	34
Gator och trafik .....	34
Teknisk försörjning .....	40
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>40</b>
Behovsbedömning .....	40
Naturmiljö .....	41
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	41
Stadsbild .....	42
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	42
Störningar och risker .....	44
Ljusförhållanden och lokalklimat .....	53
Vindförhållanden .....	54
Barnkonsekvenser .....	55
Sociala konsekvenser .....	55
<b>Tidplan .....</b>	<b>56</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>57</b>
Organisatoriska frågor .....	57
Verkan på befintliga detaljplaner .....	57
Fastighetsrättsliga frågor .....	58
Ekonomiska frågor .....	61
Tekniska frågor .....	61
Genomförandetid .....	62

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

#### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Trafikbillerutredning Husby C* (Efterklang, reviderad 2020)
- *Trafikbillerutredning Kv Bergen 1, Husby* (Structor, reviderad 2020)
- *Dagvattenutredning Ålesund 1 och Oslo 9, Svenska Bostäder AB* (Geosigma, reviderad 2020)
- *PM Dagvatten, kv Bergen 1-2* (Structor Mark VA, reviderad 2020)
- *Vibrationsmätning för kv Ålesund 1 och kv Oslo 9* (Efterklang, 2020)
- *Vindkomfort med vindstudier, Husby* (Tyréns, 2020)
- *Skyfallskartering Husby – Oslogatan* (Norconsult 2020)
- *PM för Husbys torg och platser* (Kragh & Berglund 2018)
- *TrafikPM* (SWECO 2018)
- *Husby Norra Järva, kulturmiljöutredning* (Bjerking 2018)
- *Antikvarisk konsekvensbedömning* (Bjerking 2018)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Sofia Eriksson, stadsplanerare och Jenny Selin, kartingenjör på stadsbyggnadskontoret i samarbete med exploateringskontoret.

### Planens syfte och huvuddrag

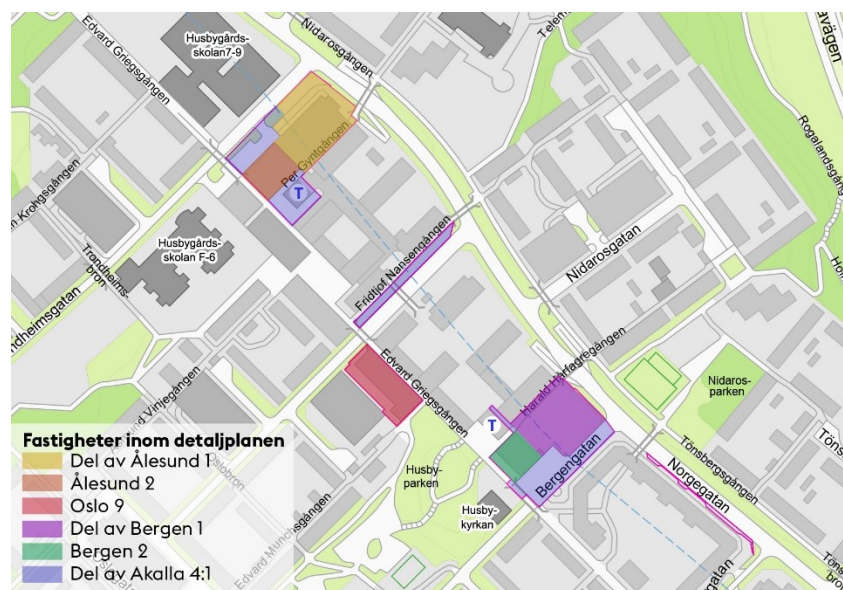
Planen syftar till att utveckla flera fastigheter vid Husby centrum två tunnelbaneuppgångar med nya bostäder och lokaler för handel fördelat på tre flerbostadshus, en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. Planens syfte är även stärka och ytterligare aktivera det befintliga centrumstråket och torgytorna genom att de nya byggnaderna föreslås få en högre sockelvåning med lokaler i bottenvåningarna samt att byggnaderna får entréer mot Edvard Griegsgången och torgen. 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



Planförslaget innebär ett tillskott på ca 325 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.

## Läge, areal, markägoförhållanden

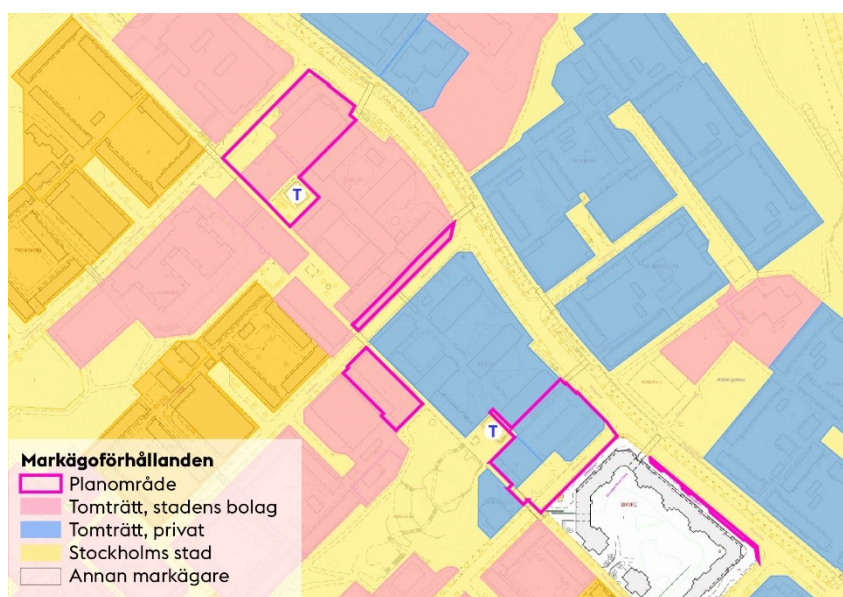
Planområdet utgörs av flera fastigheter kring Husbys centrums två tunnelbaneuppgångar. Planområdet omfattar hela fastigheterna Ålesund 2, Bergen 2 och Oslo 9, samt del av fastigheterna Ålesund 1, Bergen 1, Dovre 1 och Akalla 4:1.



Kartan visar de fastigheter som helt, eller delvis, ingår i detaljplanen. Den tunna rosa sträckan längs Norregatan ligger inom Dovre 1.

Planområdet utgörs av flera separata områden som ingår i samma detaljplan, sammanlagt är planområdet ca 1,6 ha.

Fastigheterna Ålesund 1, Ålesund 2 och Oslo 9 ägs av Stockholms stad med Svenska Bostäder som tomträttshavare. Bergen 1 ägs av Stockholms stad med Kommanditbolaget Bergen 1 (dotterbolag till Hembla) som tomträttshavare, Bergen 2 ägs av Stockholms stad med Hembla Bergen II AB (dotterbolag till Hembla) som tomträttshavare. Dovre 1 ägs av Stockholms Kooperativa Bostadsförening. Akalla 4:1 ägs av Stockholms stad.



Bilden visar markägoförhållandena. Den rosa linjen visar planområdet. Rosa färg visar mark med stadens bostadsbolag som tomträttshavare, blå färg visar mark med privat tomträttshavare, ljusgul visar allmän plats.

### Tidigare ställningstaganden

#### Regionplan

I förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050) ligger Husby centrum i utkanten av den regionala stadskärnan som utgörs av Kista-Sollentuna-Häggvik. Enligt RUF 2050 ska förhållningssättet till dessa vara bland annat att planera för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö genom att lokalisera arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel inom ett gångavstånd på 600 meter från stationsläge och bytespunkt. En hög ambitionsnivå i arkitekturen ska hållas och platsens historia vid utformningen av offentliga ytor och stadsrum – såsom torg, parker, grönområden, mötesplatser och ytor för aktivitet ska beaktas. Bebyggelsemiljön ska utformas så att det går att ta sig fram på gång- och cykelbanor på ett tryggt, gent och säkert sätt

och gång- och cykelstråk ska kopplas till stationer och hållplatslägen.

### Översiktsplan

Översiktsplan för Stockholm, antagen 2018, har fyra mål för stadens utveckling:

- En växande stad
- En sammanhängande stad
- God offentlig miljö
- En klimatsmart och tålig stad

Enligt översiktsplanen ska planeringen ske utifrån en helhetssyn med hänsyn till olika stadsdelars identitet och kvaliteter och med hänsyn till viktiga funktioner för en hållbar och god livsmiljö. Planeringen ska bidra till att minska sociala klyftor och att bryta den geografiska segregationen.

Kista-Järva är i översiktsplanens utbyggnadstrategi utpekad som ett av fyra fokusområden samtidigt som Kista-Husby-Akalla är utpekad som ett strategiskt samband. Dessa strategiska samband är prioriterade i arbetet för ett sammanhängande Stockholm och är viktiga att stärka ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Genom att utveckla dessa kan tillgängligheten till stadskvaliteter samt rörelser och utbyten mellan områden öka. Översiktsplanen anger även att vid en förtätning av bostäder i Husby är det centralt att även det lokala centrumet utvecklas och ges möjlighet till bättre serviceunderlag, vilket samtidigt skapar en ökad trygghet för människorna i området.

### Husbydialogen och Vision Järva 2030

Hösten 2007 enades samtliga politiska partier i kommunfullmäktige om en gemensam målbild för Järvalyftet, som var en långsiktig investering för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järvaområdet; Akalla, Husby, Kista, Hjulsta, Rinkeby och Tensta. Målsättningen var att genom medverkan från boende och samverkan med andra parter skapa en positiv social och ekonomisk utveckling som gör Järva till ett område dit många vill flytta – och stanna kvar. Järvaområdet skulle också vara en motor för tillväxt i hela Stockholm.

Med Vision Järva 2030 som målbild genomfördes under 2009 Husbydialogen med medverkande från stadens berörda förvaltningar, Svenska Bostäder och Hyresgästföreningen, där cirka 2000 boende i Husby deltog. Dialogmötena resulterade i fler än 900 förbättringsförslag på hur Husbyborna ville utveckla sin stadsdel. Under dialogen identifierades bland annat platser

som uppfattades som bra och dåliga av boende. För många som deltog var närheten till naturen och Järvafältet en stor kvalitet.

Flera av förbättringsförslagen som kom in berörde Husby centrum där många boende påpekade behovet av upprustning, en förändrad situation vid tunnelbaneuppgången samt mer service och handel. Som helhet fanns ett behov av att utveckla en ”centrumkänsla”. Bland övriga synpunkter återfinns förslag om att skapa fler spontana mötesplatser.



Flygfoto på Husby som användes under Husbydialogen. Platser som upplevdes som bra (grön) eller dåliga (röd). Den gula markeringen anger bostadsadress. Flertalet av de röda markeringarna ligger på parkeringsgaragen och torgytorna, vilka delvis ingår i denna detaljplan.

#### Detaljplan

För området gäller stadsplan för Husby Centrum Pl 7380 samt detaljplan för kv Dovre mm DP 8512A. För Ålesund 1 och Ålesund 2 anger stadsplanen garage (terrassbyggnad), centrumbebyggelse (livsmedelshall), allmänt ändamål samt prickmark (område som inte får bebyggas). För Bergen 1 anges garage, mark för allmänt ändamål och prickmark. För Bergen 2 och Oslo 9 anges centrumbebyggelse; ungdomsgård respektive livsmedelshall. För Dovre 1 anger detaljplanen bostadsändamål och för aktuellt område prickmark. Ingen genomförandetid kvarstår.



#### Kommunala beslut i övrigt

##### **Skillnadernas Stockholm**

Rapporten är framtagen inom ramen för *Kommissionen för ett socialt hållbar Stockholm* som ett första steg i arbetet med att kartlägga sociala skillnader inom Stockholms stad.

Stadsdelsnämndsområdet Rinkeby-Kista, där Husby ingår, tillhör det socialt mest utsatta stadsdelsnämndsområdet i Stockholm, något som visas i statistik gällande lägre medellivslängd, arbetsfrekvens, valdeltagande och utbildningsnivå. Husby hör till de stadsdelar där invånarna är mest trångbodda, antalet personer per lägenhet i Husby är 2,4 jämfört med stadens snitt på 2,0. Kommissionens analyser visar på skillnader i levnadsvillkor och tillgång till det offentliga rummet mellan olika samhällsgrupper. Trygghetsmätningar har visat att det finns en större oro att utsättas för överfall eller våld i det offentliga rummet i Husby än i övriga delar av staden. Några av målsättningarna i detta planarbete är att det ska bli lättare, tryggare och säkrare att röra sig i Husby.

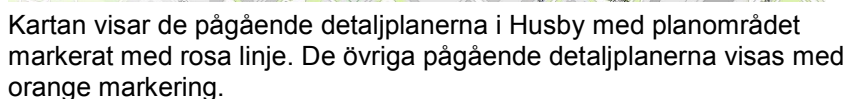
##### **Markanvisning**

Den 22 september 2016 tilldelades Svenska Bostäder en markanvisning för Ålesund 1 och Ålesund 2. Den 6 april 2017 tilldelades Hembla en markanvisning för Bergen 1 och Svenska Bostäder en markanvisning för Bergen 2 och Oslo 9.

##### **Pågående detaljplaneprojekt i Husby**

I Husby pågår två andra detaljplaneprojekt för bland annat nya bostäder, idrottshall och skola. Inom Kista stadsdel, i närheten av gränsen till Husby, pågår ett detaljplaneprojekt för bostäder, förskola och verksamheter.

- Del av Akalla 4:1 Dalhagens bollplan, idrottshall och skola, dnr. 2016-14995
- Saima 1 m.fl., bostäder, förskolor, skola, verksamheter, dnr. 2018-13869
- Odde 1 m.fl., bostäder, förskolor och verksamheter, dnr. 2015-09817 (inom Kista stadsdel)



## Natur

Planområdet utgörs av redan bebyggd mark i form av parkeringsgarage och en- till tvåvåningsbyggnader. Några mindre gräsplanterade ytor finns längs med bilvägarna.

Då området idag består av hårdgjord mark finns inga ekologiska värden på platsen. Området utgör idag en barriär mellan två kärnområden i ett habitatnätverk för barrskogsfåglar och om barrträd tillförs på de nya gårdarna finns möjlighet att knyta samman habitatnätverket.

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.



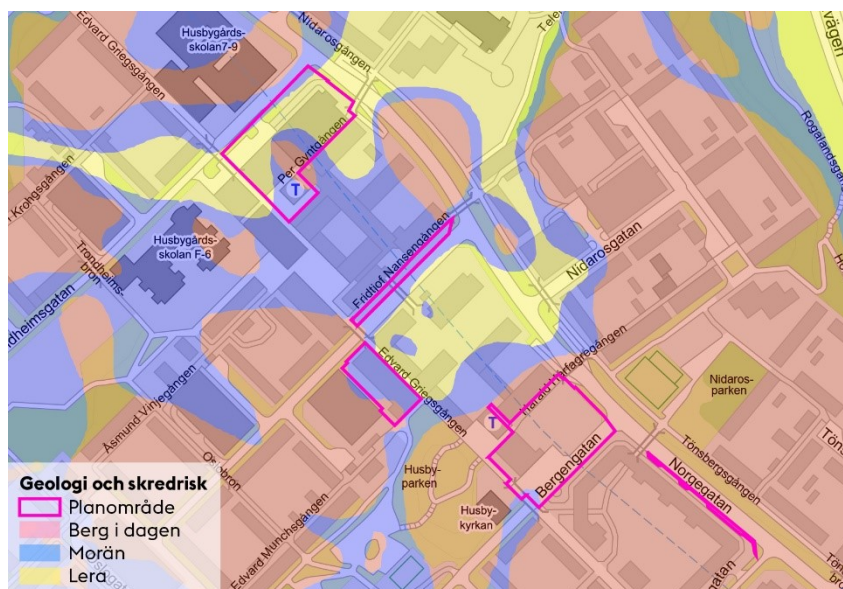


Kartan visar ett utdrag ur sociotopkartan. Planområdet har god tillgång till park och natur. Järvafältet syns inte i kartan.

## Geotekniska förhållanden

### Markförhållanden

Huvuddelen av marken inom planområdet består av morän och berg i dagen. En mindre del av marken inom planområdet (delar av fastigheterna Ålesund 1 och 2) utgörs av lera.



Kartan visar planområdets geologi. Huvuddelen av marken består av morän och berg i dagen och till viss del lera.

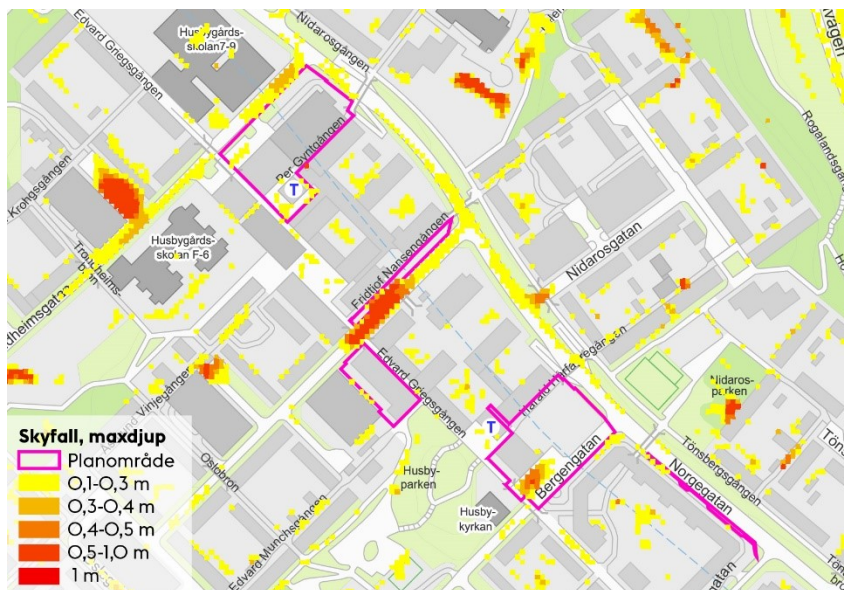
### Tunnelbanan

Planområdet är delvis beläget inom säkerhetszonen för tunnelbanans blå linje mot Akalla.

## Hydrologiska förhållanden

### Översvämningsrisker

Vid ett intensivt skyfall med 100-års återkomsttid finns det risk för översvämningsrisker på upp till ett djup av 0,1-0,3 meter längs med Trondheimsgatan och ett område på ett djup upp till 0,3-1,0 meter längs med planområdet vid Oslogatan.



Utdrag ur Stockholms skyfallsmodell. Röda områden visar lågpunkter som är mest drabbade vid ett intensivt skyfall.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i ett tekniskt avrinningsområde som avvattnas till Edsviken. Enligt VISS den 8 juli 2020 är Edsvikens ekologiska status idag otillfredsställande. Edsviken uppnår inte heller god kemisk status.

Edsviken är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Enligt miljökvalitetsnormen ska god ekologisk status uppnås till år 2027. God kemisk ytvattenstatus ska klaras från dagens datum, med undantag från bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar, som har mindre stränga krav, samt antracen och tributyltennföreningar, som har tidsfrist till år 2027.

### Dagvatten

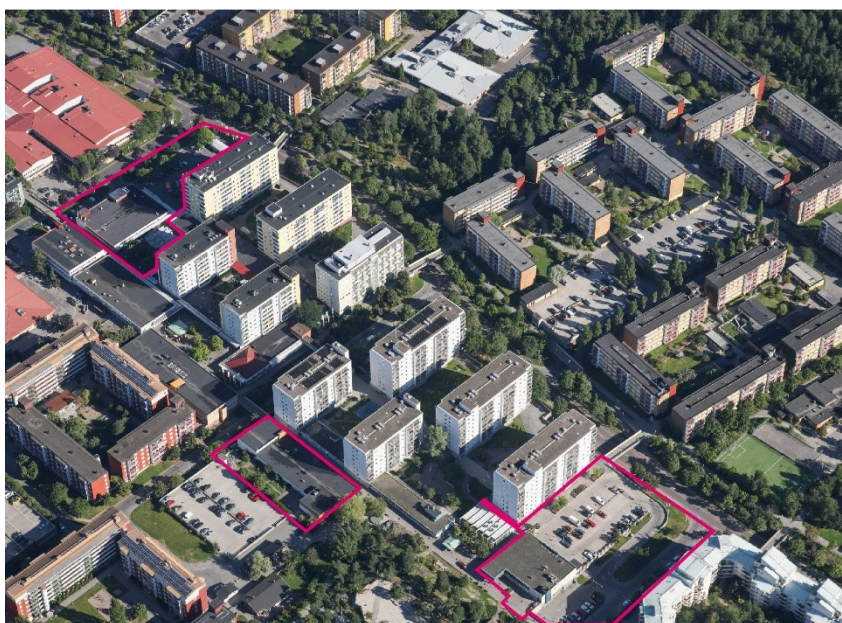
Det dagvatten som bildas inom planområdet avrinner idag ytligt till rännstensbrunnar, där det når det kommunala ledningsnätet. Inget dagvatten från omgivande mark avrinner in i planområdet.



**Befintlig bebyggelse**

Inom den norra delen av detaljplaneområdet utgörs den befintliga bebyggelsen av ett parkeringsgarage i två plan med markparkering på det översta planet (centrumnivån), en butiksbyggnad i en våning och en stationsbyggnad för tunnelbanan.

Inom den södra delen av detaljplaneområdet utgörs bebyggelsen av ett parkeringsgarage i två plan med markparkering på centrumnivån och en butiksbyggnad i en våning.



Flygbild med bebyggelsen inom planområdet markerat med rosa linje.

**Stadsbild**

Husby byggdes under åren 1973-1977. Husby, tillsammans med Akalla och Kista planerades efter bandstadsprincipen där Akalla genom Sibeliushöjden och Husby genom Edvard Griegshöjden är sammankopplade med ett centrumstråk kantat med bostäder, affärer, skolor, tunnelbaneuppgångar med mera. Längs centrumstråket i Husby ligger en rad med tio stycken åtta våningar höga skivhus som binds samman med envåningsbyggnader i markplanet. I resten av stadsdelen finns ca 120 lamellhus i fem våningar grupperade kring gårdar. I och mellan kvarteren finns sparade skogspartier som likt gröna kilar går in i bostadsområdena.

Bostadshusen är till stor del likformiga men färgsättningen var från början varierad. Fasaderna i bostadskvarteren fick mättade mörka färger i grönt, gult, rött och blått i kontrast till centrum som gavs ljusa fasader. Varje delområde hade från början en egen

fasadfärg. Ett annat karakteristiskt materialinslag var den råa obehandlade betongen i gångbroar, garage och hussocklar samt murar med samma struktur och kulör som bostadshusens socklar. I och med renoveringar av husen har flera fått en ny färgsättning och vissa delar, balkongräcken och trappor har bytts till ett annat material.

### Kulturhistoriskt värdefull miljö

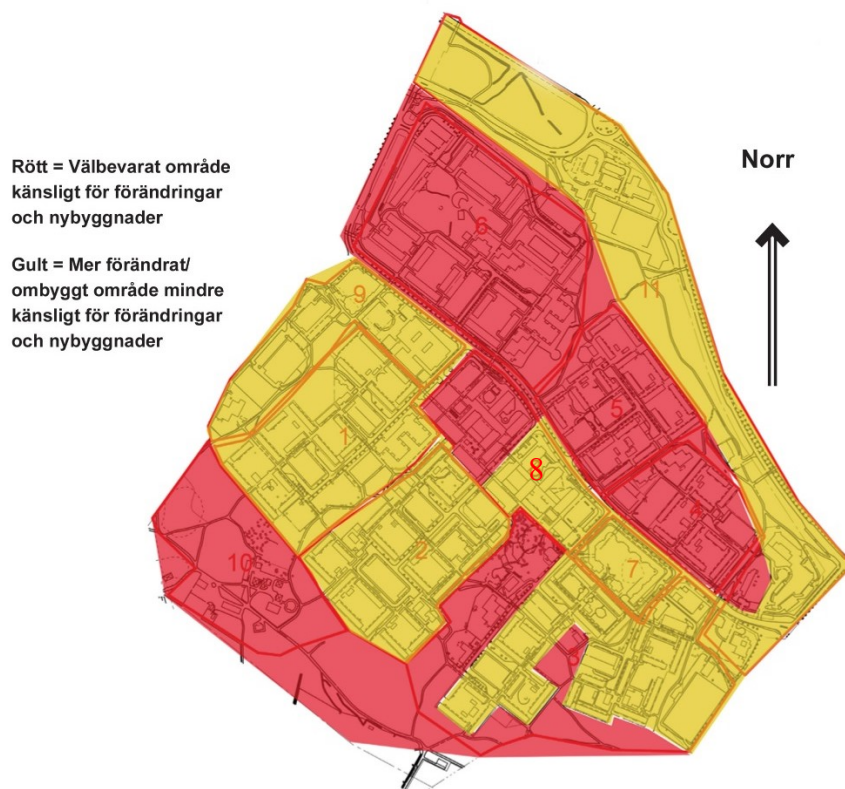
## Bebyggelse

Bebyggelsen runt den norra tunnelbaneuppgången är grönklassad av Stadsmuseet, vilket betyder att den är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Bebyggelsen runt den södra uppgången är gulklassad, vilket betyder att den är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.



Kartan visar Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering.

Som underlag till planförslaget har en kulturmiljöutredning tagits fram (*Bjerking 2018*) som redogör för en känslighets- och tålighetsanalys för stadsdelen. För det aktuella planområdet (område 8 på kartan nedan) gäller att Ålesund 1 och Ålesund 2 är rödmarkerat vilket innebär att det är ett område som är välbevarat och känsligt för förändringar och nybyggnationer. Bergen 1 och 2 samt Oslo 9 är gulmarkerat vilket innebär att området är mer förändrat/ombyggt och därför mindre känsligt för förändringar och nybyggnader.



Känslighets- och tålighetskarta från kulturmiljöutredningen. Illustration: Bjerking.

Anledningen till den olika klassningen är att byggnaderna inom Ålesund har bevarat den ursprungliga karakteristiska färgsättningen av fasaderna, medan byggnaderna inom Bergen målats om i vitt och försetts med nya balkongräcken.

De värdebärande karaktärsdragen som är viktiga för den kulturhistoriska läsbarheten inom centrum:

- Edvard Griegsgången och Norgegatan som löper genom och parallellt med centrum, med fortsättning i angränsande stadsdelar, är ett uttryck för bandstadsplanen
- De höga skivhusen i centrum kontrasterar mot de lägre omgivande bostadskvarteren.
- De låga sammanbindande husen mellan de höga skivhusen skapar varierade stadsrum.
- Medvetet genomförd färgsättning (i kvarteret Ålesund) med ljusa fasader i gult och ljusblått med gröna, röda och blå fält som kontrast mot de omkringliggande bostadskvarterens mörkare fasader.
- Markbehandling med hårdgjorda ytor av betongplattor och smågatsten, dekorativa anläggningar med bland annat fontän samt planteringar.

De värdefulla karaktärsdragen för stadsdelen i stort:

- Husby har ett stadsplanehistoriskt värde eftersom det tydligt visar hur en stadsdel på 1970-talet planerades och disponerades enligt rådande stadsplaneideal.
- Husby har ett arkitekturhistoriskt värde därför att bebyggelsen berättar om ideal och utformning under den senare delen av miljonprogrammet och för att den förmedlar en till stora delar oförändrad bild av hur området först bebyggdes.
- Husby var en av de första stadsdelar som redan på planeringsstadiet försågs med en väl utbyggd barnomsorg och övrig social service. Detta ger Husby ett socialhistoriskt värde.
- Delar av Husby utgör en enhetlig helhetsmiljö från 1970-talet med upplevelsemässiga värden.

### **Offentlig service**

#### **Skola och förskola**

I nära anslutning till planområdet finns förskolan Paletten, Edvard Griegsgången 14, vilken är en fristående, privat förskola samt Regnbågen, Lofotengatan 41, som är ett föräldrakooperativ. I dagsläget bedöms det inte finnas något behov av flera förskoleplatser i Husby.

I planområdets närhet finns ett flertal skolor. I direkt anslutning till Trondheimsgatan finns Husbygårdsskolorna årskurs F-9. På några hundra meters avstånd, vid Lofotengatan finns även Fryshusets grundskola årskurs 7-9. Vid Hanstavägen planeras för en ny F-9-skola samt idrottshall.

#### **Sjukvård och äldreomsorg**

I Husby centrum finns bland annat hemtjänst och vårdcentralen Familjeläkarna. Husby-Akalla vårdcentral ligger ca 600-1000 meter från planområdet.

### **Kommersiell service**

Den kommersiella servicen i Husby är koncentrerad längs med Edvard Griegsgången och till torgen. Här finns service som livsmedelsbutik, bibliotek, tandläkare, apotek och restauranger.



## Gator och trafik

### Gatunät

En strikt trafikseparering i enlighet med dåtidens ideal var utgångspunkt i planeringen i Husby. Den enda genomgående gatan är den nedsänkta Norgegatan. Från denna huvudgata leder återvändsgator in i stadsdelen. Gatorna är enbart avsedda för fordonstrafik och bebyggelsen ligger indragen från gatan. Gatorna saknar gångbanor och bostadsentréer. Från gatorna leder trappor och ramper upp centurnivån med de bilfria torgen och bostadsgårdarna.

Planområdet gränsar till Norgegatan, Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan.

### Biltrafik

Hastigheten på Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan är relativt låg, då de är återvändsgator utan genomgående trafik. Bilparkering sker idag i parkeringshus i anslutning till gatorna.

### Gång- och cykeltrafik

Gående och cyklister tar sig genom Husby via gångbroar över gatorna som kopplar samman service och bostäder. En effekt av trafiksepareringen kan ses i upptrampade stigar och stundvis otrygga och trafikosäkra miljöer samtidigt som fördelarna för barn och unga att röra sig trafiksäkert utan konflikt med motorfordon i stadsdelen är stora. Torgen i Husby centrum och Edvard Griegsgången är bilfria, med undantag för en liten del angörings- och servicefordon.



På bilden ses upptrampade stigar längs med Bergengatan.

### Kollektivtrafik

Området har goda kollektivtrafikförbindelser då Husbys tunnelbaneuppgångar gränsar till eller ligger inom planområdet. Längs Norgegatan finns två busshållplatser, en vid den norra delen av planområdet nära korsningen Trondheimsgatan-

## Tillgänglighet

Planområdet angörs idag med bil via parkeringsgaragen inom Ålesund 1 och Bergen 1. Inom planområdet på den trafikseparerade centrumnivån är alla lutningar tillgänglighetsanpassade.

Förorenad mark

Det finns ingen kännedom om markföreningar inom planområdet och utifrån de underlag som finns bedöms sannolikheten som liten att det skulle förekomma.

Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 25-30 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 24-30 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

Planområdet är utsatt för buller från Norgegatan, Trondheimsgatan och Bergengatan. Norgegatan är den gata med högst trafikmängder och därmed även högst bullervärden. Längs med Norgegatan ligger bullernivåerna på ca 70-75 dBA.



Kartan visar bullernivåerna inom planområdet. Noregatan är den gatan som går i nord-sydlig riktning där bullernivåerna är högst.

Planområdet är delvis beläget inom säkerhetszonen för tunnelbanans Akallagren vilket innebär att vibrationer kan förekomma.

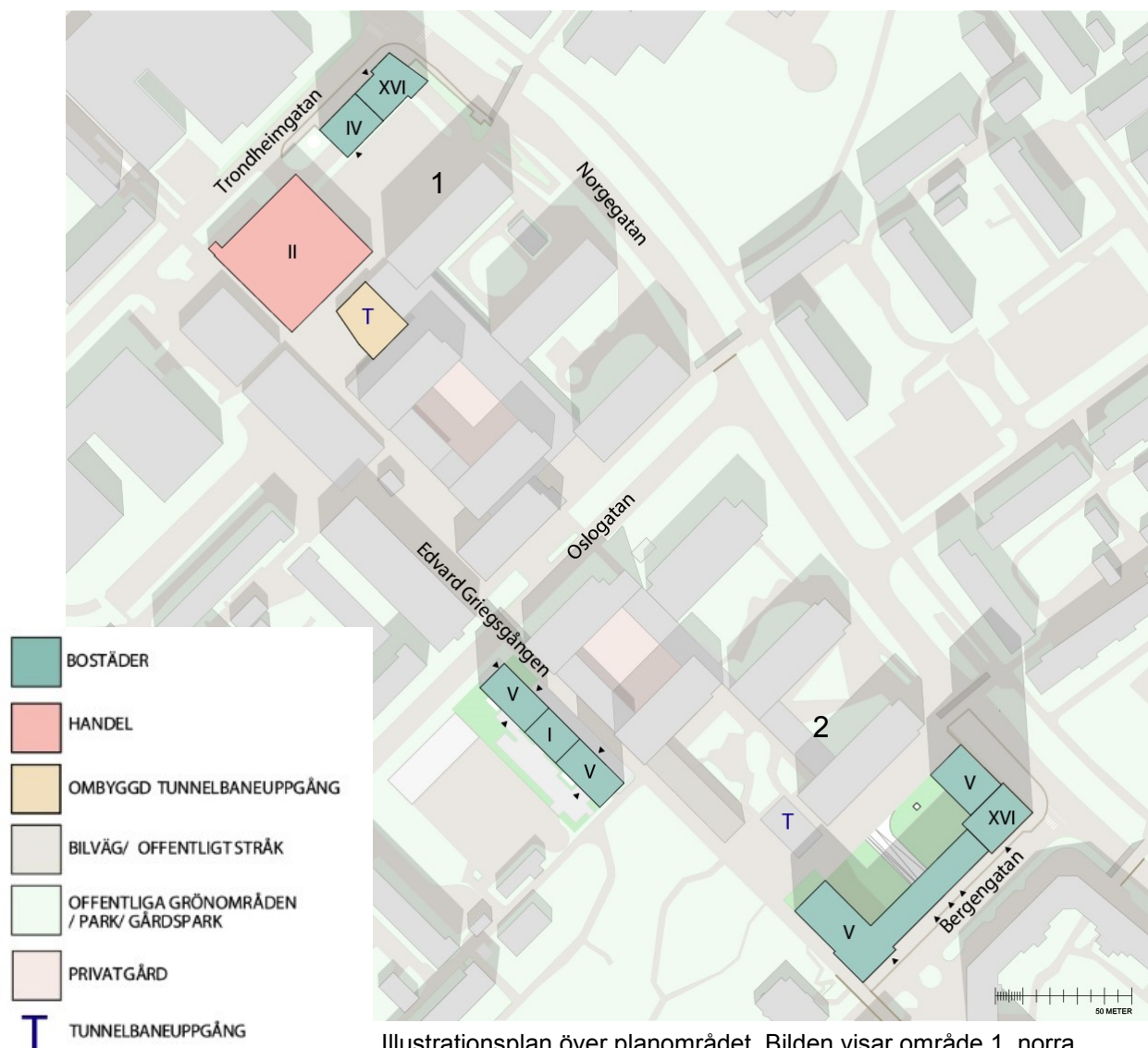
### **Planförslag**

Planförslaget innefattar ca 325 bostäder, en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. Planförslaget möjliggör också för att Trondheimsgatan, Oslogatan, Bergengatan och Norgegatan kan kompletteras med gångbanor.

### **Ny bebyggelse**

#### **Övergripande**

Den föreslagna bebyggelsen planeras vid två platser: vid norra tunnelbaneuppgången (nummer 1 på kartan nedan) och vid södra tunnelbaneuppgången (nummer 2 på kartan nedan). Den föreslagna bebyggelsen placeras delvis på ett befintligt parkeringsgarage, delvis ersätter den ett befintligt parkeringsgarage samt befintliga envåningsbyggnader som idag inrymmer lokaler för handel och föreningsverksamhet.



Illustrationsplan över planområdet. Bilden visar område 1, norra tunnelbaneuppgången samt område 2, södra tunnelbaneuppgången. Illustration: Bergkrantz Arkitektur

Bebyggelseförslaget har en varierande skala för bostadshusen på fem och 16 våningar, räknat från centrumnivån (17 våningar från gatunivån). Förslaget ska förhålla sig till den befintliga bebyggelsens struktur samtidigt som den ska bilda ett nytt tillägg genom att föreslå en femvåningskala längs Edvard Griegsgången och högre punkthus i 16 våningar mot Norgegatan, våningshöjderna räknas från centrumnivån. 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 kommer att vara lägre än de höga bostadshusen i åtta våningar kommer stråket fortsatt att ha en mer småskalig karaktär. Sextonvåningshusen bryter av mot den befintliga strukturen och skalan genom att de har en punkthustypologi och är dubbelt så höga som de högsta



bostadshusen. De har placerats i den norra och i den södra delen av centrumbebyggelsen i korsningarna mellan den större, genomgående gatan Norgegatan och tvärgatorna Bergengatan och Trondheimsgatan. De ligger även vid de mest använda gångbroarna som binder ihop Husbys bebyggelsestruktur över Norgegatan och markerar själva centrumstråkets början och slut.

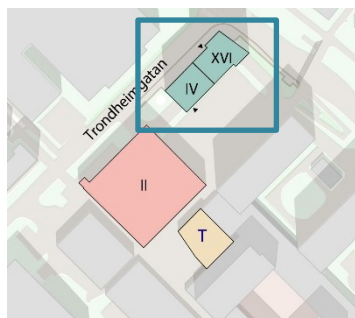


Snedbild över Husby centrum med den tillkommande bebyggelsen visad som vita volymer. Bilden visar inte ett förslag på färgsättning utan bara den föreslagna bebyggelsen volymer. Illustration: Katarina Persson, Stockholms stad.



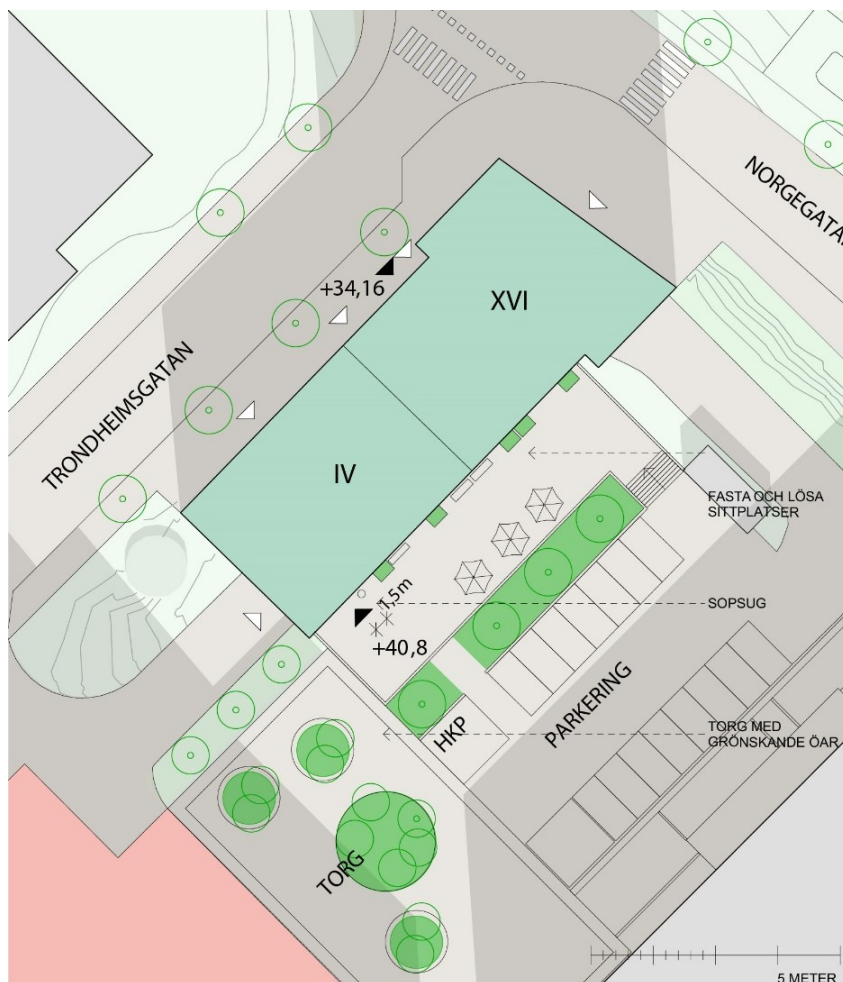
#### Område 1, norra tunnelbaneuppgången

Vid norra tunnelbanetorget föreslås ett nytt flerbostadshus i en lägre del i fyra våningar och en högre del i 16 våningar, en på- och tillbyggnad av en befintlig butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig stationsbyggnad för tunnelbanan.



### Flerbostadshuset

Det nya flerbostadshuset planeras uppföras sammanbyggt med ett befintligt parkeringsgarage som idag fungerar som garage för de befintliga bostadshusen och centrumbesökare.



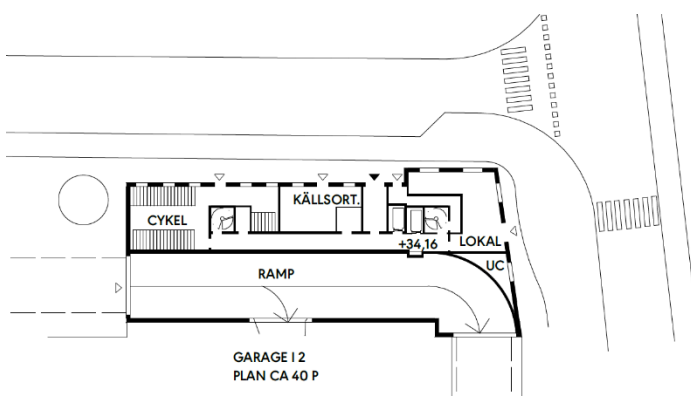
Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Parkeringsgaraget tak kommer att utformas med viss del markparkering samt gård för det föreslagna flerbostadshuset. Flerbostadshuset kommer att få bostadsentréer från den nedsänkta Trondheimgatan och från torget. Byggnaden föreslås utgöras av en lägre volym i fyra våningar (räknat från centurnivån) längs med Trondheimgatan och en högre volym i 16 våningar (räknat från centurnivån, 17 våningar från gatunivån) mot korsningen Trondheimgatan och Norgegatan. Mot Trondheimgatan ställs krav på verksamhetslokal eller lokaler för bostadsändamål i bottenvåningen.

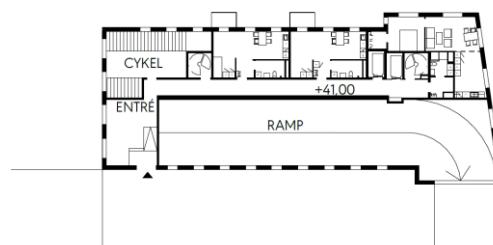
Då både parkeringsgaraget olika nivåer och de befintliga flerbostadshusen på centurnivån måste kunna angöras för viss



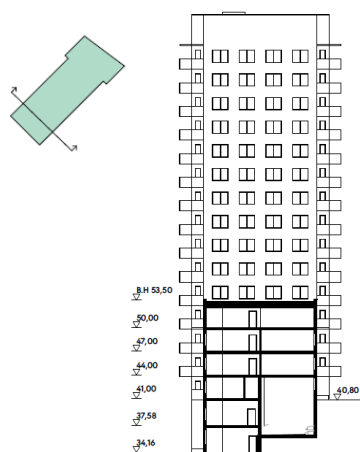
biltrafik och för räddningstjänst krävs en ramp från Trondheimsgatan. För att få till en tillgänglig lutning måste rampen ledas i en sväng parallellt med gatan och för att skapa ett bra möte mellan bebyggelse och gata föreslås rampen därför byggas in i huset. Detta innebär att två nedersta våningarna sett från Trondheimsgatan enbart kommer att ha lokal, bostadskomplement och bostäder i halva byggnaden, mot gatan.



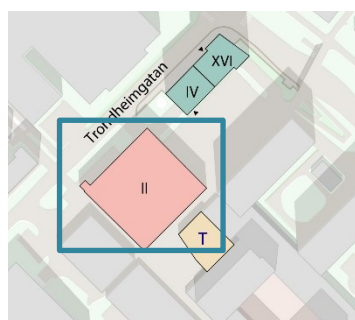
Entréplan gata



Entrévåning torg

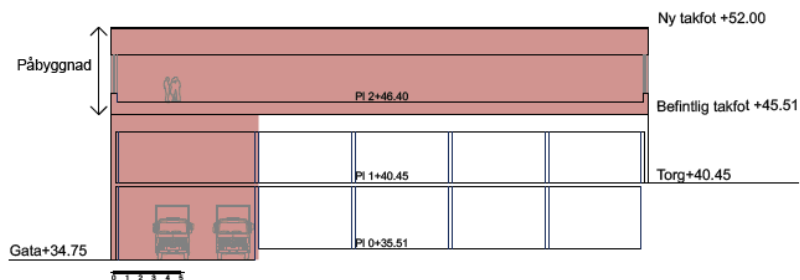
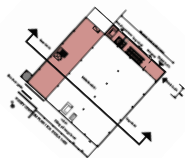


Planerna samt sektionen genom byggnaden visar utrymmena för rampen genom de två nedersta våningarna. Fasadillustrationen visar fasad mot Trondheimsgatan. Illustrationer: Bergkrantz Arkitektur.

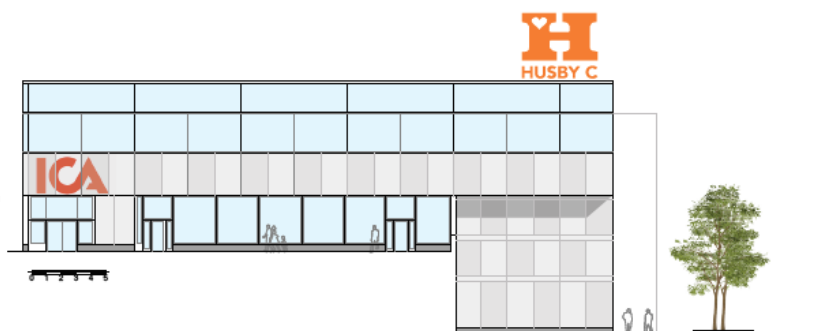
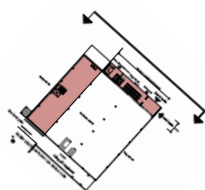


### Butiksbyggnaden

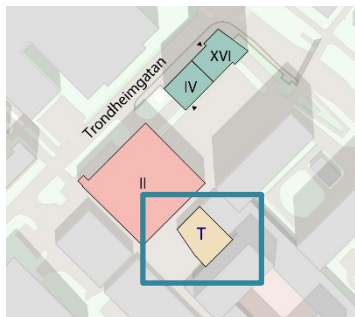
Den befintliga butiksbyggnaden föreslås byggas ut mot Trondheimsgatan för att möjliggöra för effektivare inlastning samt byggas på med en våning för att skapa mer butiksytor. Butiksbyggnaden föreslås även byggas ut mot parkeringsgaraget för att möjliggöra för en ny entré och för trapphus och hiss till den nya våningen.



Sektion genom byggnaden. Illustrationer: ÅWL arkitekter.

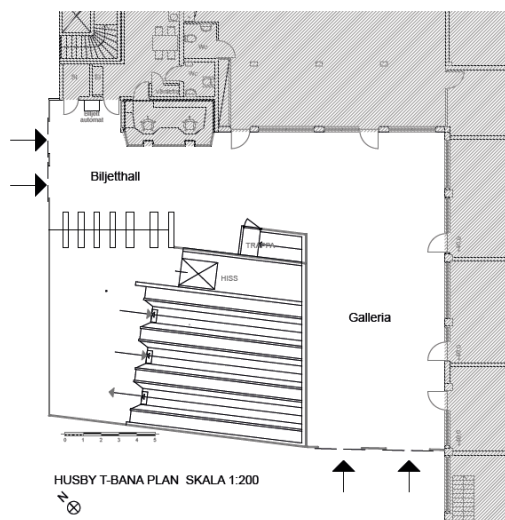


Fasadillustration, fasad mot parkeringsgaraget. Den nya entrén syns till vänster. Illustrationer: ÅWL arkitekter.



### Stationsbyggnad för tunnelbanan

Den befintliga stationsbyggnaden för tunnelbanan föreslås byggas om för att skapa en större visuell genomsläpplighet i fasaden och därmed öka upplevelsen av trygghet i byggnaden och på torget utanför. Byggnaden ligger idag friliggande på torget med en tre till sex meter smal gång mellan byggnaden och de befintliga flerbostadshusen i öster och i söder. Gången föreslås byggas över med ett tak så den, tillsammans med stationsbyggnaden, utgör en liten galleria som kopplar på de befintliga lokalerna i flerbostadshusens bottenvåningar. Stationsbyggnadens södra fasad kommer att dras tillbaka jämfört med dagens byggnad, vilket skapar ett större torg framför stationsbyggnaden. Ytorna som byggs in kommer däremot att gå från att vara allmän plats för torgändamål till att bli kvartersmark för centrumändamål.



Gången mellan tunnelbanebyggnaden och flerbostadshusen kommer att byggas samman och skapa en mindre galleria. Plan till vänster och fasadillustration till höger. Illustration: ÅWL arkitekter.



Illustrationen visar vy från torget, med det föreslagna höghuset i bakgrunden och stationsbyggnaden i förgrunden. Illustration: Bergkrantz Arkitektur



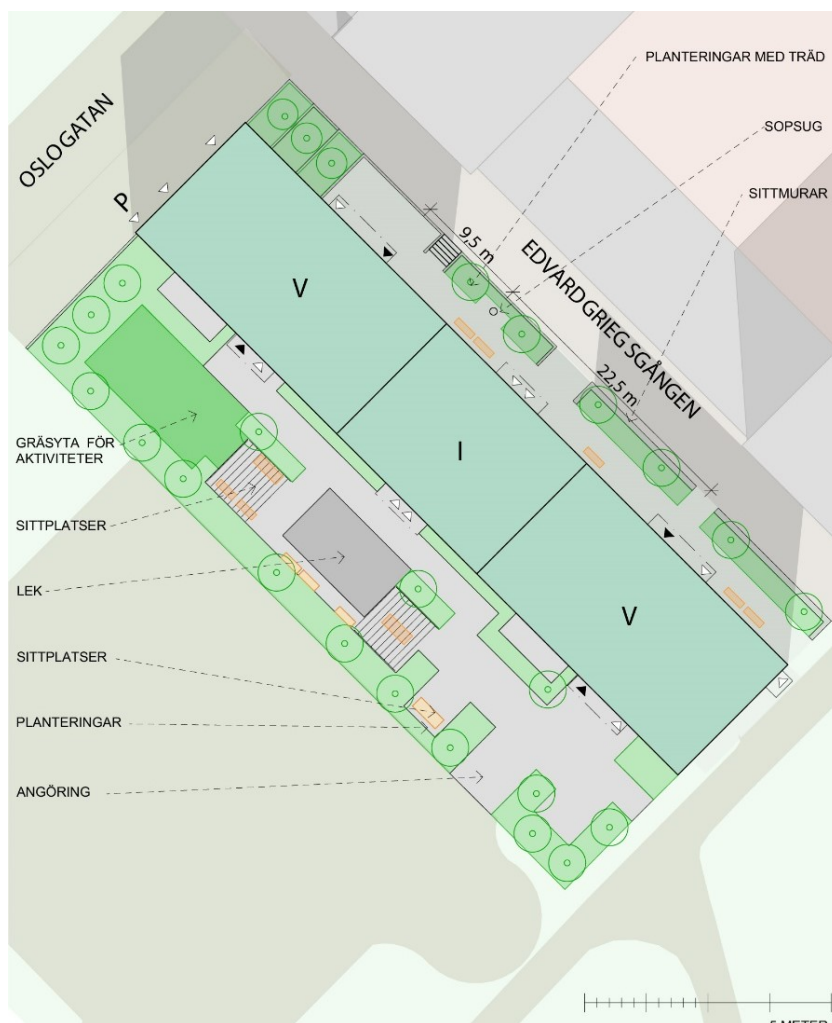
## Område 2, södra tunnelbaneuppgången

Mellan tunnelbaneuppgångarna, längs med Edvard Griegsgången, föreslås en kompletteringsbebyggelse i form av ett flerbostadshus i fem våningar med lokaler i bottenvåningen. Vid södra tunnelbaneuppgången föreslås ett flerbostadshus i ett halvkvarter mot Bergengatan som ansluter på centrumnivån mot Edvard Griegsgången. Halvkvarteret föreslås utgöras av en femvåningsdel samt en högre del om 16 våningar.



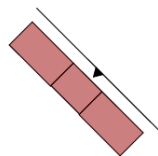
### Flerbostadshuset söder om Edvard Griegsgången

Söder om gången föreslås ett flerbostadshus i fem våningar (räknat från centurnivån) uppdelat i två byggnadsvolymer sammanbundna med en envåningsbyggnad i bottenvåningen. Flerbostadshuset kommer att få bostadsentréer från Edvard Griegsgången, från gården och från den nedsänkta Oslogatan. Mot Edvard Griegsgången ställs krav på verksamhetslokaler. Den föreslagna byggnaden ligger längs med Edvard Griegsgången som idag har en smal sektion på fem meter. Byggnaden kommer att ersätta ett envåningshus i sutteräng, vilket gör att ljusinsläppet och upplevelsen av visuell rymd kommer att minska jämfört med dagens läge. Byggnadskropparna är därför uppdelade i två volymer med en lågdel i mitten och kommer även att placeras med cirka fem meters förgårdsmark för att skapa mer ljusinsläpp och avstånd till gången och de befintliga flerbostadshusen på andra sidan gången. Byggnaden och bostadsgården kommer att ha ett underbyggt garage med infart från Oslogatan. På det underbyggda garaget skapas en gård till de boende.



Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.



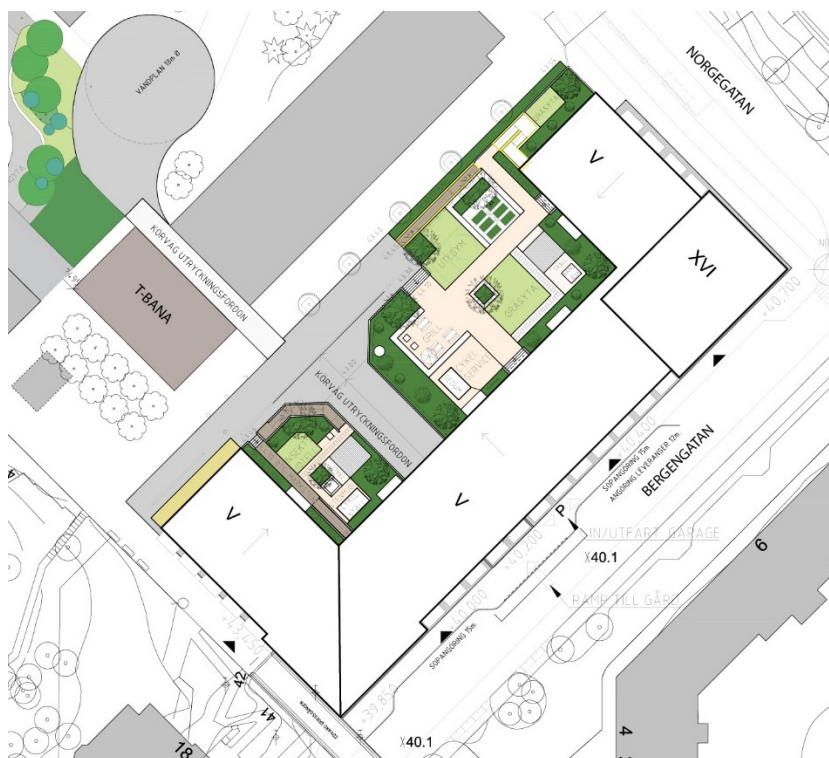


Fasadillustration, långsida mot Edvard Griegsgången. Illustrationer: Bergkrantz Arkitektur.



### **Flerbostadshus öster om tunnelbanetorget**

Öster om tunnelbanetorget, mot Bergengatan, föreslås ett befintligt parkeringsgarage att rivas och ersättas med ett flerbostadshus i ett u-format kvarter. Kvarteret föreslås utgöras av två lägre delar i fem våningar (räknat från centrumnivån) och en högre del i sexton våningar (räknat från centrumnivån, 17 våningar mot gatan). Den högre delen föreslås mot korsningen Bergengatan och Norgegatan. Byggnaden och bostadsgården kommer att ha ett underbyggt garage med infart från Bergengatan. På det underbyggda garaget skapas en gård för de boende. Mot innergården föreslås byggnaden uppföras med loftgångar. Loftgångarna föreslås ha en tillräcklig bredd för att också kunna användas för sociala mötesplatser, likt gemensamma balkonger. Loftgångarnas räcken bör utföras på ett visuellt genomsläpplig sätt, exempelvis med pinnräcken, för att gården ska få en kontakt med fasaden och det sociala liv som händer på loftgångarna. Då de befintliga flerbostadshusen på centrumnivån måste kunna angöras för viss biltrafik och för räddningstjänst kommer en ramp leda upp från Bergengatan, genom bygganden. Mot tunnelbanetorget och längs del av Edvard Griegsgången ställs krav på verksamheter i bottenvåningen. Flerbostadshuset kommer att ha entréer i gatunivå från Bergengatan och entréer från Edvard Griegsgången.



Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Argo Arkitekter.



Fasadillustration, långsidans fasad mot Bergengatan. Genom byggnaden går rampen som leder upp till centrumnivån. Illustration: Argo Arkitekter.

## Gestaltungsprinciper

### Bebyggelse

Planens olika bebyggelsekroppar är placerade för att stärka de befintliga stråken genom att placeras med långsidorna mot bilgatorna eller mot Edvard Griegsgången. Bebyggelsen längs med Edvard Griegsgången föreslås konsekvent i en femvåningsskala för att tillägget ska få ett sammanhållet uttryck samt samspeja med befintlig bebyggelse och inte konkurrera med den konsekventa höjdskalet i övriga Husby. De högre husen i



vardera del av centrum förslås däremot få en höjd på 16 våningar, från centurnivån, för att markera entrén till Husby och tunnelbanestationerna. De högre byggnaderna bryter av mot den befintliga strukturen av höga skivhus genom sin punkthustypologi. Punkthustypologin har valts för att skapa en hög markör och samtidigt skapa en öppenhet rent visuellt samt för att undvika att skapa en för stor skuggverkan på intilliggande byggnader och de allmänna stråken. Entrén till Husby centrum från öster och väster präglas idag av de höga skivhusen som är placerade med gaveln mot gatan. De förslagna punkthusen har därför fått en rektangulär form och har placerats med kortsidan mot Norgegatan för att koppla på den befintliga strukturen och dess gavelmotiv mot Norgegatan.



Det höga huset vid södra entrén till Husby centrum. Illustration: Argo Arkitekter.



Vy från gångbro över Norgegatan mot det höga huset vid norra entrén till Husby centrum. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Byggnaderna längs med Edvard Griegsgången begränsas med en nockhöjd och en bestämmelse om att tak ska utföras som pulpettak (*f7i* plankartan) för att koppla an till de befintliga byggnadernas raka och platta volymer, men samtidigt markera ett nytt tillägg genom en annan takform.



Exempel på fasad med pulpettak, flerbostadshuset inom fastigheten Oslo 9. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Under- och överbyggda bjälklag medges på tre av bostadsgårdarna för att möjliggöra för parkeringsgarage.

#### Fasader

Fasader ska utföras utan synliga elementskarvar, alternativt ska elementskarvar utföras som en del av gestaltningen (*f13*) för att säkerställa en kvalitativ fasadutformning. Detaljplanen reglerar däremot inte utformning i fasader med avseende på kulör eller fasadmateriäl. Det är däremot önskvärt att anpassa färg på fasaderna med anledning av Husbys tydliga och karaktäristiska

färgsättning. Den föreslagna bebyggelsen norr om Edvard Griegsgången inom Bergen 1 förslås att få en ljus kulör som samspelar med de befintliga, omputsade flerbostadshusen inom Bergen 1 som har en grå ton. Bebyggelsen söder om Edvard Griegsgången, inom Oslo 9, föreslås få en varm och ljus kulör som samspelar med de flerbostadshusen som finns i centrum. Lämplig färgsättning prövas i bygglovsskedet.



Vy från gångbron över Bergengatan. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Argo Arkitekter.



Vy från gångbron över Norgegatan vid Bergen 1. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Argo Arkitekter.

Flerbostadshuset inom Ålesund 1 föreslås få en grå fasad med inslag av den ljusa gröna kulör som finns i Husby centrum.





Vy från gångbron över Norgegatan vid Ålesund 1, det föreslagna höghuset till höger i bild. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Fasaderna på den norra stationsbyggnaden för tunnelbanan ska uppföras huvudsak i glas (*f14*) för att skapa en större visuell genomsläpplighet i fasaden och därmed öka upplevelsen av trygghet i byggnaden och på torget utanför.

Balkonger på byggnaden norr om Edvard Griegsgången får kraga ut högst 1,5 meter från fasad och 0,5 meter ut över gången (*f2*). Balkonger på byggnaden söder om Edvard Griegsgången får inte uppföras i fasad mot gången (*f6*) och 1,5 meter från fasad med en lägsta fri höjd om minst 6 meter mot Husbyparken (*f4*). Dessa bestämmelser är satta för att gången och platsbildningen mot parken fortsatt ska upplevas öppna och visuellt rymliga.

För att säkerställa ett bra och tryggt möte mot gatorna regleras att där byggnadernas parkeringsgarage möter gatan ska garagens fasad ges en liknande färgsättning och fasadmaterial som angränsande byggnad (*f10*) samt att fönster ska finnas i fasad (*f11*).

#### Bottenvåning och förgårdsmark

Mot Edvard Griegsgången ställs krav på en förhöjd bottenvåning (*f7*) samt på lokaler för centrumändamål i bottenvåningen då gången är Husby centrum's gång- och handelsstråk där människor rör sig genom centrum och syftet är att bevara och stärka upp den funktionen även i framtiden.





Vy från Husbyparken. Flerbostadshuset vid södra tunnelbanetorget kommer att ha lokaler för centrumandamål i bottenvåningen.  
Illustration: Argo Arkitekter.

Detaljplanen reglerar även att huvudentré ska finnas mot gata eller torg samt mot gård (*f8 och f9*), vilket bidrar till en hög entrétäthet.

För bebyggelsen längs med Trondheimsgatan och Bergengatan regleras att lokal för centrumändamål eller bostadskomplement ska finnas i bottenvåningen för bidra till att aktivera gaturummet.

Placeringen av byggnaderna längs med Edvard Griegsgången har reglerats med en förgårdsmark för att skapa en större bredd och en ökad upplevelse av visuell rymd längs med gången.



Vy från gångbro över Oslogatan längs med Edvard Griegsgången. Byggnaden inom Oslo 9 har placerats med förgårdsmark mot gången.  
Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

### **Parker och torg**

I samband med det pågående detaljplanearbetet planeras en upprustning av torgen och Edvard Griegsgången i Husby centrum. Upprustningen av torgytorna är inte beroende av detaljplanen då torgen och Edvard Griegsgången redan idag är planlagda som allmän plats. Upprustningsförslaget är därför inte en del av detaljplaneförslaget.

På uppdrag av exploateringskontoret utförde Kragh & Berglund under våren 2018 ett dialogarbete inför upprustningen av torgen och Edvard Griegsgången. Syftet var, att genom designdialog med fokusgrupper, ta fram upprustningsförslag för platserna i Husby centrum för att förbättra platsernas fysiska utformning. Idéer och synpunkter från boende i Husby har inarbetats i upprustningsförslagen med ambitionen att göra centrum välkomnande, tryggare, mer inkluderande och jämställt.

Huvuddragen i gestaltningsförslaget är att planera för barnen först, skapa offentliga rum för alla, skapa nya målpunkter och skapa platser med lokal förankring.



Visualisering av torget mellan Oslo 9 och Husbyparken. Illustrationen visar på en möjlig utformning av platsen. Illustration: Kragh & Berglund.

Förslaget i sin helhet finns som bilaga till planhandlingarna: *PM för Husbys torg och platser* (Kragh & Berglund 2018)

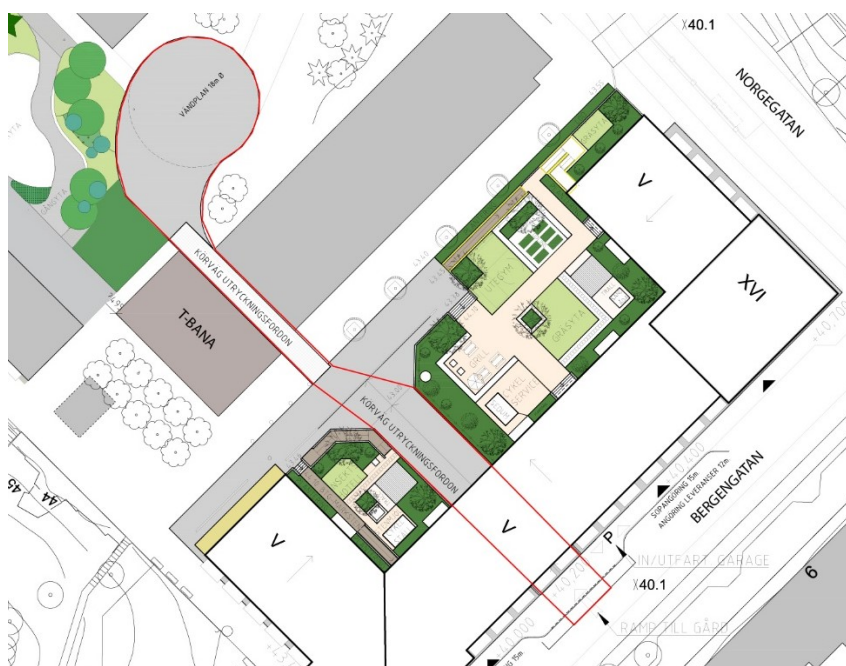
### **Gator och trafik**

#### **Gatunät**

Inga förändringar kommer att ske i gatunätet på en övergripande nivå.

### Biltrafik

Angöring till de föreslagna bostadshusen kommer att ske från respektive gata. Angöring till flerbostadshuset samt det befintliga bostadskvarteret inom Bergen 1 kommer att ske via en ramp från Bergengatan, genom det föreslagna nya bostadskvarteret. Rampen kommer att ledas in genom byggnaden, över gården via torget bakom tunnelbanebyggnaden till den befintliga gården där en vändplan vid behov kan anordnas. Detaljplanen reglerar att en ramp ska finnas mellan gata (Bergengatan) och gård, med en bredd minst 7,5 meter och höjd av minst 4,5 meter (*b2*) för att säkerställa angöring till de befintliga flerbostadshusen, tillträde för räddningstjänstens fordon samt SL:s tillträde till stationsbyggnaden. Rampen kommer att utföras med BK2 för att klara räddningstjänstens krav.



Illustrationen visar den föreslagna rampens placering samt angöringsväg till det befintliga kvarteret. Illustration: Argo Arkitekter.

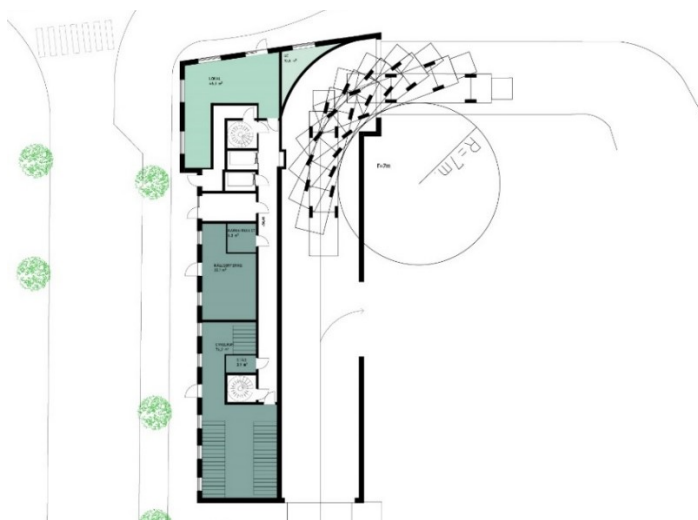
För att säkerställa angöring samt tillträde för räddningstjänstens fordon till det befintliga bostadskvarteret och parkeringsplatserna på torgnivån inom Ålesund 1 reglerar detaljplanen att en ramp ska finnas mot mellan gata (Trondheimsgatan) och gård, med en bredd minst 6 meter och höjd av minst 4,5 meter (*b1*). Bestämmelsen om ramp är satt på hela byggrätten för att möjliggöra för en flexibilitet om garaget skulle rivas och byggas upp på nytt och en annan ramplösning därmed kan uppföras. Rampen kommer att klara räddningstjänstens krav på BK2.





Illustrationen visar rampens placering samt angränsningsväg till det befintliga kvarteret samt tunnelbaneuppgången. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Räddningstjänsten kommer därmed fortsatt att kunna angöra de befintliga flerbostadshusen, centrumkvarteren och tunnelbyggnaderna via ramperna från Trondheimgatan och Bergengatan. Tillgängligheten för räddningstjänstens fordon med avseende på höjd och svepradie har studerats (se illustration nedan) och säkerställts genom ovan nämnda planbestämmelse om ramp.



Ramp inom Ålesund 1 med svepradie inlagt. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.



### Bil- och cykelparkering

Bilparkering kommer att ske i parkeringsgarage under husen för samtliga föreslagna flerbostadshus.

För flerbostadshuset inom Ålesund 1 kommer befintligt parkeringsgarage i två plan att nyttjas för de tillkommande bostäderna. Parkeringar som idag nyttjas av Svenska Bostäders personal samt garageplatser som används som laddningsstationer för Svenska Bostäders elbilar kommer att frigöras för boendeparkering. Befintliga bostäders parkeringstal påverkas inte av den nya byggnadens behov. Stadens angivna parkeringstal på 0,58 platser per lägenhet inklusive besöksparkering uppfylls. Även cykelparkeringstalet på 2,37 uppfylls genom 146 cykelplatser i garage och 10 cykelplatser utomhus.

För flerbostadshuset inom Oslo 9 kommer parkeringsplatserna att placeras i garage i ett plan med infart från Oslogatan, antalet p-platser uppfyller stadens angivna parkeringstal på 0,58 platser per lägenhet inklusive besöksparkering. Även cykelparkeringstalet på 2,95 uppfylls genom 118 cykelplatser i garage och 18 cykelplatser utomhus.

För flerbostadshuset inom Bergen 1 och 2 kommer parkeringsplatserna att placeras i garage mot Bergengatan. 130 av de tillkommande 209 lägenheterna inom byggnaden planeras att vara smålägenheter om max 35 kvm vilket ger ett avdrag på antalet tillkommande parkeringsplatser på 15 %. För att kunna tillgodose befintliga och tillkommande hyresgästers parkeringsbehov och uppnå stadens angivna parkeringstal på 0,50 platser per lägenhet måste byggaktören använda sig av ytterligare åtgärder enligt stadens modell för gröna parkeringstal. Byggaktören planerar för grundläggande nivå vilket innebär följande åtgärder:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Cykelparkering av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum)

Planerad bebyggelse kommer att ge ett behov av ca 85 platser för boende och ca 9 platser för besökare. Byggaktören planerar för

ett garageplan med plats för 85 p-platser där 70 platser avsätts för boende och resterande för bilpool och besökande. Utöver detta tillhandahålls parkeringsplatser vid närliggande fastighet Tönsberg, där 148 p-platser kommer friställas för befintliga och nya hyresgäster. Totalt, inom båda fastigheterna, kommer 233 parkeringsplatser att finnas, 180 av dessa är avsedd för nya och befintliga hyresgäster, 20 av dessa är till för besökande till boende och centrum, 5 är avsedda för bilpool. Resterande 31 p-platser kommer hyras ut till befintliga eller nya hyresgäster eller lokala verksamheter. Detaljplanen medger även att byggaktören kan välja att bygga två våningar parkeringsgarage inom Bergen 1 för att lösa all parkering inom den egna fastigheten. Cykelparkeringstalet på 3 platser/100 kvm ljus BTA uppfylls genom 260 cykelplatser i garage och bottenvåning.

För besökare till Husby Centrum kommer det efter detaljplanens genomförande finnas 50 stycken parkeringsplatser med placering på torgytan och mellanplanet i garaget inom Ålesund 1.

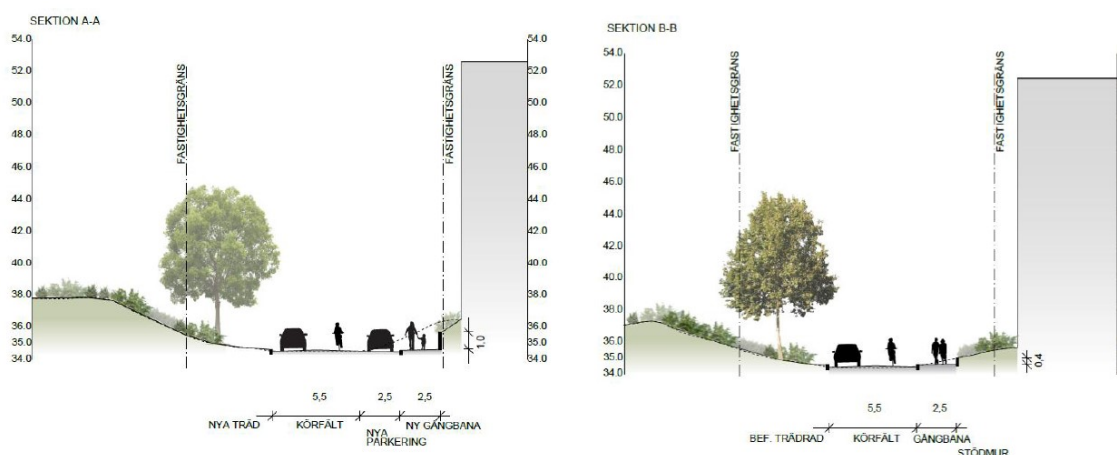
#### Gång- och cykeltrafik

Gångstråken Per Gyntgången och Harald Hårfagregången är viktiga stråk som leder från tunnelbanetorgen i södra Husby, via gångbroar över Norgegatan och vidare till norra delen av Husby. Gångstråken är idag planlagda som gångvägar på kvartersmark och kommer i och med denna detaljplan att fortsätta ingå inom kvartersmark med en x-bestämmelse om att gångbanorna ska vara tillgängliga för allmän gång- och cykeltrafik.

I och med de pågående detaljplaneprojekten i Husby har exploateringskontoret tagit fram ett förslag på hur bilvägarna kan 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. Upptrampade stigar längs med bilgatorna vittnar om att kopplingar saknas längs med gatorna idag och det finns ett behov av att komplettera vissa gator med gång- och cykelbanor. Gångbanorna är till stor del möjliga att genomföra inom gällande detaljplan för Husby centrum, men vissa mindre delar kommer att regleras i denna detaljplan. Ambitionen 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.



Illustrationen visar de föreslagna gångbanorna längs med Trondheimsgatan som ett exempel på hur gatorna kan kompletteras med gångbanor. Illustrationer: Kragh & Berglund.



Sektion visar ett exempel på hur Trondheimsgatan kan utformas, A och B. Illustrationer: Kragh & Berglund.

Förlaget i sin helhet finns som bilaga till planhandlingarna:  
*TrafikPM* (SWECO 2018)

#### Kollektivtrafik

Den befintliga tunnelbanebyggnaden för den norra uppgången föreslås byggas om för att skapa en större visuell genomsläpplighet i fasaden och därmed öka upplevelsen av trygghet i byggnaden och på torget utanför (se sidan 24).

#### Tillgänglighet

Planförslagets mål är att följa stadens riktlinjer för tillgänglighet. Samtliga föreslagna flerbostadshus kommer att kunna angöras tillgängligt genom parkering för rörelsehindrade 10 meter från entré, samt inom garage med tillgänglig hiss till entréer och torgnivån. För Ålesund 1 kommer parkering för rörelsehindrade finnas på torgnivån i anslutning till entré till flerbostadshuset, för Oslo 9 kommer parkering att finnas på gården samt inom garage med hiss till entréer och torgnivån. För flerbostadshuset inom

Bergen 1 och 2 kommer parkering att finnas inom garage med hiss till entréer och torgnivån. Samtliga byggnader (förutom flerbostadshuset inom Ålesund) kommer att ha hiss från garageplan till lägenhetsplanen.

### **Teknisk försörjning**

Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele och fjärrvärme  
Befintliga ledningar för vatten och avlopp, el/tele samt fjärrvärme ska kunna användas, men nya anslutningspunkter kan bli aktuella.

#### **Avfallshantering**

I området finns befintligt sopsugssystem som ny bebyggelse avses anslutas till.

#### **Räddningstjänst**

Förslaget är anpassat för att klara krav på uppställning och framkomlighet för utryckningsfordon (se beskrivning av framkomlighet till torgnivån under rubriken Biltrafik på sidan 35). Då de befintliga gångbroarna i Husby inte uppfyller kravet på fri höjd om 4 meter begränsas räddningstjänsten åtkomlighet med stegfordon. Alla flerbostadshus planeras därför att uppföras med Tr2-trapphus.

#### **Skyddsrum**

Inom Ålesund 1 och Bergen 1 finns befintliga skyddsrum. Skyddsrummen inom Ålesund 1 kommer att bevaras och skyddsrummen inom Bergen 1 kommer att rivas och återuppföras vid ett genomförande av detaljplanen.

### **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 har studerats under planarbetet och redovisas nedan.

## Naturmiljö

Planförslaget bedöms inte ge några negativa konsekvenser för naturmiljön då det inte tar några grönområden i anspråk.

## Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Edsviken (SE659024-162417) för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Edsviken. Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheterna innan avledning sker till ledningarna i gatorna. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

## Dagvatten

För Ålesund 1 och Oslo 9 visar flödesberäkningarna att de planerade förändringarna mestadels kommer medföra ökade dagvattenflöden, såväl i medeltal som vid dimensionerande regn. Åtgärder som föreslås för att hantera de tillkommande flödena är regnbäddar, växtbäddar och underjordiska makadammagasin på den planerade förgårdsmarken och eventuellt i kombination med gröna tak. Med föreslagna lösningar för dagvattenhantering renas de inledande 20 mm regn genom en kombination av bland annat filtrering, växtupptag och sedimentation, vilket är i enlighet med de krav som ställs i Stockholms stads åtgärdsföreskrift för dagvattenhantering. Lösningarna beräknas också ge en fördröjning av dagvattnet så att dagvattenflödet inte ökar vid ett dimensionerande 20-årsregn. Sammantaget beräknas därför exploateringen, tillsammans med de föreslagna åtgärderna för dagvattenhanteringen, leda till en minskad belastning på såväl dagvattennätet som recipienten.

För Bergen 1 och 2 visar flödesberäkningarna att flödet ökar något utan fördröjning som konsekvens av planförslaget. Åtgärder som föreslås för att hantera dagvatten är makadammagasin. Den sammanlagda bedömningen är att exploateringen innebär en kraftig reduktion av föroreningar mot recipient. Tidigare ofördröjt vatten kommer efter exploatering

fördröjas i det omfång staden kräver enligt sina åtgärdsnivåer för dagvatten. Belastningen på lågpunkter på kringliggande gator minskar vid stora regn då regn fördröjs inom fastigheten istället för att avrinna ytligt till dessa lågpunkter.

### **Stadsbild**

Den föreslagna bebyggelsen kommer att utgöra ett tillägg och en ny siluett i Husby centrum. Förslaget, genom bebyggelsens olika föreslagna höjder, förhåller sig till den befintliga bebyggelsens struktur samtidigt som den bildar ett nytt tillägg. Bebyggelsen längs med Edvard Griegsgången föreslås i en femvåningsskala för att tillägget ska få ett sammanhållet uttryck. Den lägre bebyggelsen ska bygga vidare på en femvåningsskala som redan finns i bostadskvarteren norr och söder om centrum och genom att byggnaderna kommer att vara lägre än de höga bostadshusen i åtta våningar kommer stråket fortsatt att innehålla en mer småskalig karaktär. Sextonvåningshusens högre höjd bryter av mot den befintliga strukturen och skalan genom att de har en punkthustypologi och är dubbelt så höga som de högsta bostadshusen. Genom att kombinera dessa med lägre byggnader skapas förutsättningar att uppnå kvaliteter i stadsrummet genom fortsatt öppna och tydliga offentliga torg och stråk.

Fotavtrycken för de nya byggnaderna längs med Edvard Griegsgången och vid torgen föreslås ha samma eller mindre fotavtryck som de befintliga byggnaderna. Torgen och gången kommer därmed att behålla samma storlek dagsläget. Fler öppna fasader och entréer mot torgen och mot Edvard Griegsgången innebär att det blir en ökad interaktion mellan inomhus och utomhus vilket skapar en öppenhet och en aktivering av stråken.

Föreslagen detaljplanen kommer att innebära en påverkan på den befintliga stadsbilden men kan även utgöra en ny årsring för Husby där de högre husen bildar en markör för Husby centrum.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Bjerking har tagit fram en antikvarisk konsekvensbedömning (2018) för detaljplaneförslaget. Bedömningen grundar sig på den kulturmiljöutredning som togs fram som underlag för planen och utgår från tidiga skisser för att tidigt kunna bedöma konsekvenserna av förslaget. Konsekvensbedömningen hålls därför på en översiktlig nivå och behandlar i första hand den nya bebyggelsens föreslagna placeringar.

Den föreslagna bebyggelsen inom Bergen 1 och 2 samt Oslo 9 ligger i gulklassad del (av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde) av Husby och i område som bedömts vara mindre känsligt för förändringar enligt känslighets- och tålighetsanalysen i kulturmiljöutredningen. Den föreslagna bebyggelsen inom Ålesund 1 och 2 ligger i grönklassad del (särskilt kulturhistoriskt värdefull, den näst högsta klassen) och inom område som bedömts vara känsligt för förändringar och nybyggnader enligt känslighets- och tålighetsanalysen i kulturmiljöutredningen.

#### Konsekvenser för kulturvärdena

I utredningen konstateras att om bebyggelsen i Husby ska kompletteras är en placering i centrumområdets utkant att föredra. Att bygga på platsen för parkeringsdäcken innebär att en öppen yta försvinner och miljön bli mer kompakt. Husen kommer att påverka siktlinjer, den karaktäristiska raden av skivhus blir mindre anslående och mindre tydlig betraktad från sydost. De låga byggnader som föreslås rivs är ett karaktäristiskt inslag i centrummiljön. Stadsbilden blir tätare och ger färre möjligheter till utblickar. Vidare konstateras att stadsplanemönstret förändras genom att gatorna blir tillgänglig för gångtrafikanter. Huvuddragen i stadsplanen består dock och förändringen bedöms inte påverka den historiska läsbarheten i stadsdelen som helhet.

Utredningen konstaterar även att den föreslagna arkitekturen avviker från den ursprungliga och husen blir ett nytt tydligt tillägg. Samtidigt anges i förslaget att hänsyn ska tas till omkringliggande bebyggelse och att kulörförslaget bör sträva efter anpassning till omgivande stadsrum. Husen bör anpassas till miljön, men samtidigt redovisas som en ny årsring. Trots att området för Ålesund 1 och 2 är särskilt värdefullt och känsligt för förändringar bedöms ett höghus i detta läge inte innebära stora negativa konsekvenser för kulturvärdena. Det är negativt för kulturvärdena att den ursprungliga stationsbyggnaden rivs, men den nya hallen inkräktar inte på torgytan och den lätta utformningen med stora glasytor innebär att det blir ett diskret tillägg till den befintliga miljön. Att bygga i den öppna ytan mellan stationsbyggnaden och skivhuset påverkar inte kulturvärdet negativt. Med tanke på planerade påbyggnader av ett flertal parkeringsdäck i området är det dock negativt för kulturvärdena att ett ursprungligt däck inom ett grönklassat område förändras.

Kontorets bedömning är att förändringarna av den ursprungliga miljön innebär viss negativ påverkan, men kulturmiljön som helhet fragmentiseras inte utan kan fortfarande uppfattas. Variationen mellan höga hus och låga servicebyggnader påverkas, men samtidigt finns variationen kvar i andra delar av centrum där de låga centrumbyggnaderna finns kvar. Sammanfattningsvis bedöms förslaget innebära små negativa konsekvenser för kulturvärdena.



Bilderna visar vy från Husbyparken över södra tunnelbaneuppgången och torget. Bilden visar påverkan den föreslagna bygghusen får på syn från Husbyparken. Foto Bjerking, Illustration: Argo Arkitekter.

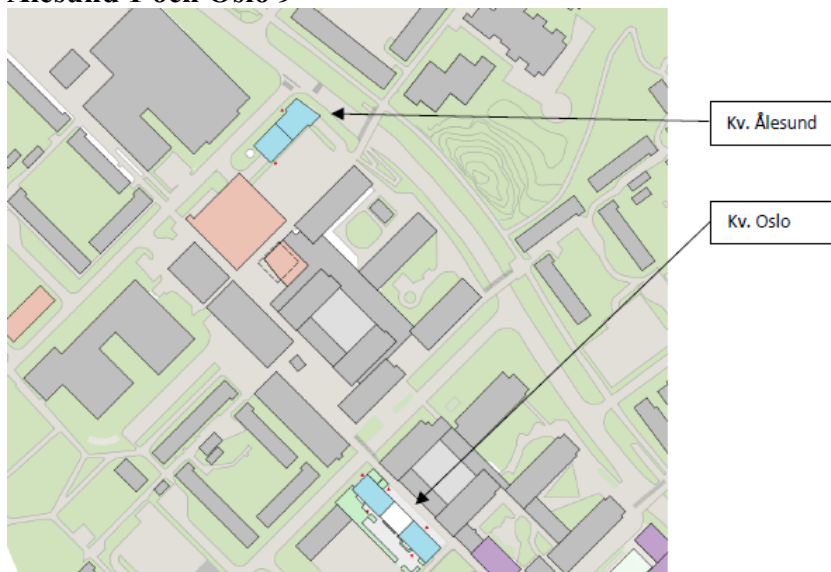
### **Störningar och risker**

#### **Buller**

Bostäderna ska klara de riktvärden som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216 och SFS 2017:359) med högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vida fasad, 65 dBA om bostaden är <35 kvm eller högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid vid minst hälften av bostadsrummen



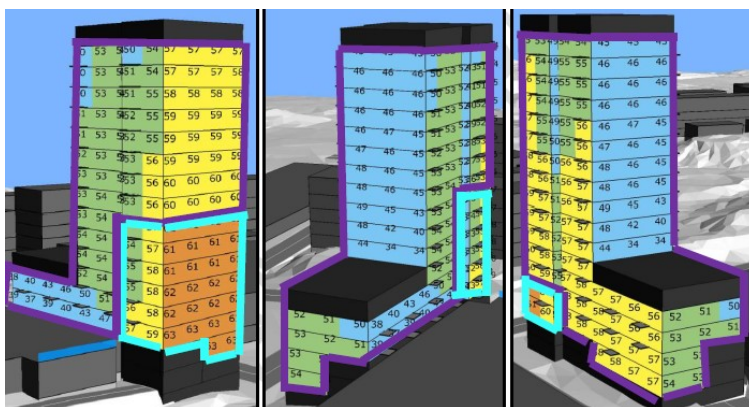
### Ålesund 1 och Oslo 9



Kv. Ålesund och Kv. Oslo redovisas ovan. Byggnaden inom Ålesund 1 utsätts för hög bullernivå från vägtrafik. Värst utsatta fasader får upp mot 64 dBA ekvivalent respektive 77 dBA maximal ljudnivå från trafikbuller.

### Ålesund 1

En stor majoritet av bostäderna inom Ålesund 1 får under 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Dessa är i figurerna nedan inom de lilamarkerade områdena. Resterande lägenheter, nedan markerat i blått, klarar riktvärdet 55 dBA ekvivalent vid minst hälften av bostadsrummen.

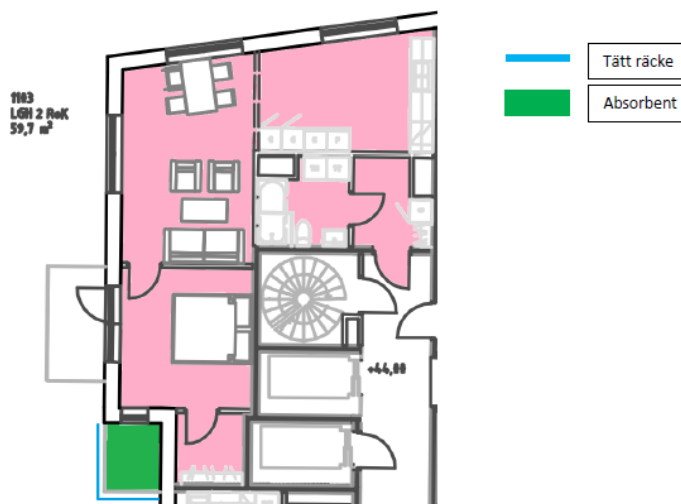


Ekvivalent ljudnivå vid fasad, Ålesund 1.



Med ovan redovisad planlösning får samtliga lägenheter för högdelen inom Ålesund 1 tillgång till en tyst sida. Trerumslägenheten (markerat i rött) får två sovrum mot tyst sida och tvårumslägenheten (markerat i blått) får ett sovrum mot tyst sida.

För två lägenheter mot Trondheimsgatan blir maximal ljudnivå på tyst sida över 70 dBA. Med planlösning enligt bilden nedan får även dessa lägenheter ljudnivåer under 70 dBA.



Lägenheter på plan 12 och 13 som behöver bullerskyddsåtgärder i form av balkong med absorbent i tak samt tätt räcke.

Sammanfattningsvis klarar 98% (105 st) av lägenheterna gällande riktvärden vid fasad, alternativt genomgående lägenheter med minst hälften av bostadsrummen mot bullerdämpad sida. 2% (2 st) av lägenheterna behöver bullerskyddsåtgärder (rekommenderade bullerskyddsåtgärder är tätt räcke på balkong samt absorber i balkongtak eller specialfönster).

Uteplatser för Ålesund 1 planeras som takterrass på parkeringshuset. Stora delar av terrassen klarar riktvärden för uteplats vilka är 50 dBA ekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå. Det är en större del av arean som klarar riktvärden för ekvivalent ljudnivå jämfört med maximal ljudnivå. Uteplatsen ska därmed placeras i det blå området nedan där riktvärden med hänsyn till maximal ljudnivå innehålls. Svenska bostäder planerar en 1,2 meter hög skärm mot Norgegatan vilken regleras i plankartan.

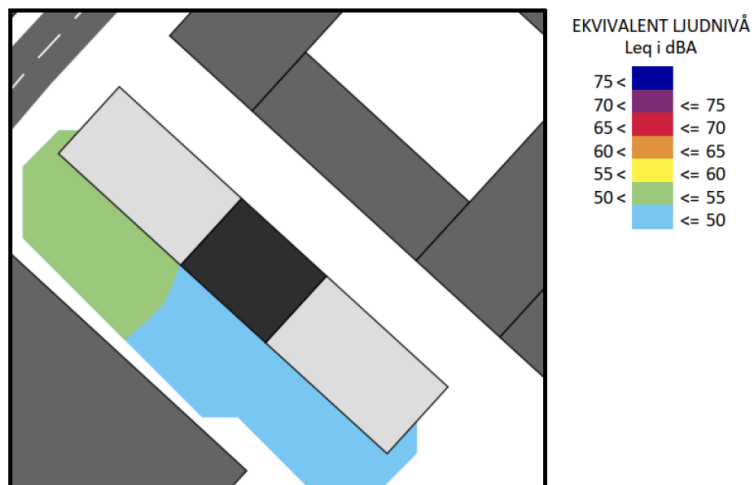


Ljudutbredning, maximal ljudnivå för Ålesund 1.

### Oslo 9

Samtliga bostäder i inom Oslo 9 får ekvivalenta ljudnivåer under 60 dBA. Inga bullerskyddsåtgärder är därför nödvändiga.

För Oslo 9 kan gemensamma uteplatser placeras söder om byggnaden. Det är en större del av arean som klarar riktvärden för maximal ljudnivå jämfört med ekvivalent ljudnivå. Uteplatsen ska därmed placeras i det blå området nedan där riktvärden med hänsyn till ekvivalent ljudnivå innehålls.



Ljudutbredning, ekvivalent ljudnivå för Oslo 9.

Med lämpliga val av fasad, fönster och uteluftdon kan god ljudmiljö inomhus erhållas med stängda fönster. Framtagande av ljudkrav och granskning av yttervägg och fönster bör göras i den fortsatta projekteringen. Vid dimensionering av fasader och fönster bör lågfrekvent buller beaktas då det i dagsläget finns en busshållplats vid fasad mot Norgegatan. Sovrum i byggnaden mot vetter mot Norgegatan är placerade mot tyst sida för att minimera risk för störning

### Bergen 1 och 2



Ny planerad bebyggelse inom Bergen 1 och 2.

Alla bostäderna klarar riktvärdena för trafikbuller vid bostadsfasad. Den dygnsekvivalenta ljudnivån för hus 1 uppgår till som mest 64 dBA, vid fasader som vetter mot nordost. En stor majoritet av bostäderna får under 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (inom lila markering nedan). Resterande lägenheter (inom



blå markering) klarar riktvärdet 55 dBA ekvivalent vid minst hälften av bostadsrummen.



Ekvivalent ljudnivå vid fasad, Bergen 1 och 2.

Detta innebär att 20 lägenheter behöver planeras så att minst hälften av varje lägenhets bostadsrum vetter mot ljuddämpad sida, som enligt figur nedan. De lägenheter som är markerade med beige färg i figur 3 har en area på 35 m<sup>2</sup> och kommer därför att innehålla kravet om 65 dBA vid fasad.



Tyst sida normalplan. Blå pil markerar ljuddämpad sida.

Uteplatser planeras i form av balkonger utmed fasad. Riktvärdena för uteplats överskrids vid vissa balkonger. På innergården kan dock en gemensam uteplats anläggas som klarar riktvärdena för trafikbuller vid uteplats. Både enskilda och gemensamma uteplatser kan alltså anläggas med god ljudmiljö.

Kontorets bedömning är att riktvärdena kommer att kunna uppnås på platsen med hjälp av bebyggelseutformning samt tekniska lösningar för ett godtagbart antal lägenheter, och att den föreslagna strukturen och placering av byggnader motiveras i planförslaget. Plankartan reglerar att bullerskärm inom Ålesund 1 ska uppföras för att säkerställa tillräcklig ljudnivå på uteplats samt att planen reglerar att bostadsbyggnader ska placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller följs.

### Vibrationer

En del av marken inom planområdet utgörs av lera, vilket innebär att det finns risk för att förbipasserande bilar eller tunnelbanan kan orsaka vibrationer i byggnaderna.

### Ålesund 1 och Oslo 9

Vibrationsnivåer för bedömning av risk för stomljud och komfortstörnade vibrationer har studerats. Låga vibrationsnivåer från tunnelbana och vägtrafik har uppmätts för båda platserna. Vibrationerna i Ålesund 1 beror främst på vägtrafik i parkeringsgaraget. För de båda kvarteren bedöms att ingen speciell åtgärd krävs för att innehålla riktvärden för komfortstörande vibrationer samt stomljudsnivåer.

### Bergen 1 och 2

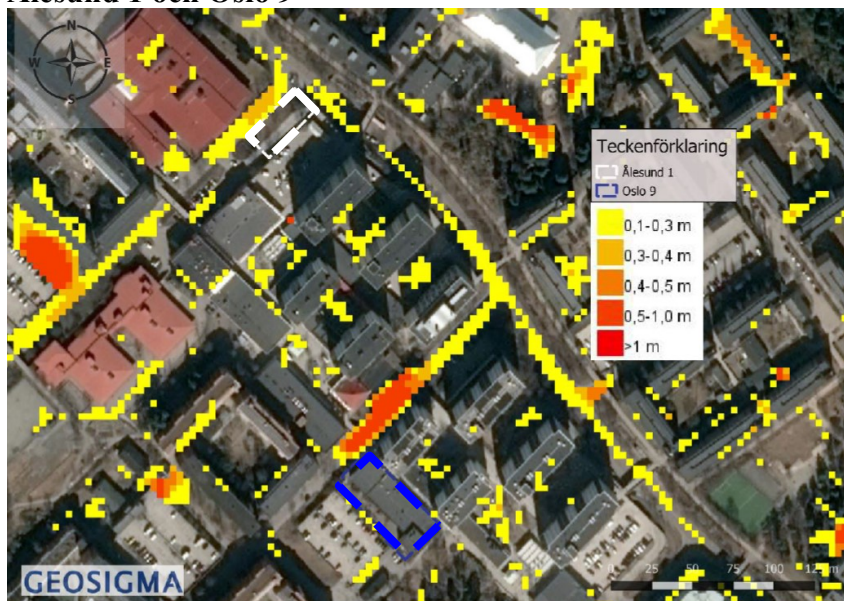
Uppmätt stomljud uppgår som mest till 32 dBA (slow) på gatuplan i det befintliga parkeringsgaraget. Denna nivå är högre än riktvärdet för stomljud om 30 dBA (slow). Redovisade nivåer är uppmätta i källarplan där byggnaden planeras för butikslokaler och andra serviceutrymmen. Bostäderna är planerade från plan två och uppåt. Generellt kan räknas med en dämpning av stomljud om 2 dB per våningsplan. Detta innebär att riktvärdet om 30 dBA (slow) skulle klaras på andra våningen där bostäder planeras och med marginal i resten av huset. Eftersom befintligt parkeringsgarage med största sannolikhet är grundlagt direkt på berg, då huset är helt omgivet av berg i dagen, är det stumt förankrat mot omgivningen med obetydlig dämpning av stomljud från tunnelbanan som följd. Om byggaktören i planeringen av det nya huset frilägger grunden från berget, exempelvis genom att grundlägga byggnaden på packad sprängsten, bedöms stomljudsnivåerna kunna minskas ytterligare från tunnelbanan och därmed innehålla föreskrivna riktvärden med bättre marginal. För ytterligare dämpning kan byggnaden grundläggas på vibrationsisolerande material. Detta bör utredas vid den fortsatta projekteringen. För att säkerställa en god boendemiljö sätts en planbestämmelse *m1* om att byggnad ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

De uppmätta komfortvibrationerna uppgår som mest till 0,003 i vertikal riktning. Detta innebär att riktvärdet för komfortvibrationer innehålls med god marginal.

## Översvämningsrisker

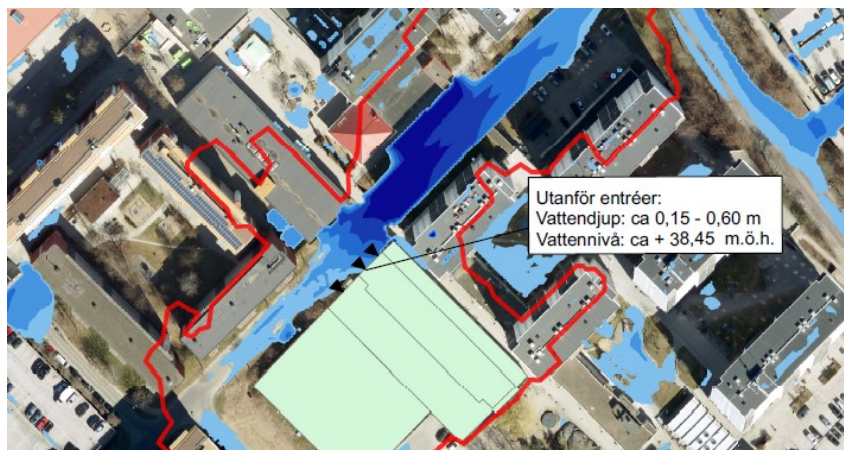
Vid extrema regn, exempelvis ett 100-årsregn, uppstår dagvattenflöden inom delar av planområdet som dagvattenlösningarna inte är dimensionerade för att klara.

### Ålesund 1 och Oslo 9



Maximala översvämningsdjup från stadens skyfallsmodell. Ålesund 1 med vit markering och Oslo 9 med blå markering.

Stadens skyfallsmodell visar att det vid ett 100-års regn finns risk för ett översvämningsdjup på 0,1-0,3 meter på Trondheimsgatan, utanför den planerade byggnaden inom Ålesund. På Oslogatan, norr om Oslo 9, finns risk för ett översvämningsdjup på mellan 0,3-1,0 meter. Med anledning av resultatet i stadens skyfallsmodell har en detaljerad skyfallskartering tagits fram för Oslo 9, genomförd av Norconsult (2020), som visar att det föreligger en översvämningsrisk vid de nordvästra entréerna.



Maximala översvämningsdjup vid Oslo 9. Källa: Norconsult.

Översvämningensrisken kommer sig av att Oslogatan idag är kraftigt nedsänkt norr om fastigheten Oslo 9. Varken Trondheimsgatan eller Oslogatan kommer att byggas om i och med detaljplanen. Den föreslagna exploateringen inom Ålesund 1 och Oslo 9 kommer inte att göra fastigheterna mer hårdgjorda än idag och dagvattnet från fastigheterna kommer att hanteras inom respektive fastighet. Detta innebär att situationen på respektive gata inte kommer att försämrats i och med detaljplanens genomförande.

Byggnaderna inom Ålesund 1 och Oslo 9 måste kunna ansluta både mot gata och mot den högre liggande Edvard Griegsgången och torget, mot vilka bostäderna har sina huvudentréer och där verksamheter planeras i bottenvåningen. Byggnaderna kan därför inte i sin helhet höjdsättas för att undvika att riskera stående vatten mot fasad vid ett extremregn. För att säkerställa markens lämplighet för bostadsbebyggelse reglerar planen att bostäder och garage inte ska riskera att översvämmas. För Oslo 9 reglerar *m2* att färdigt golv för bostäder inte får anordnas under nivån +38,7 meter över nollplanet och *m3* att infart till garage och entréer från GATA inte får anordnas under nivån +38,7 meter över nollplanet. För Ålesund 1 reglerar *m4* att färdigt golv för bostäder inte får anordnas under nivån +36,0 meter över nollplanet och *m5* att bostadsentréer från GATA inte får anordnas under nivån +34,4 meter över nollplanet.



Illustrationen visar flerbostadshuset inom Oslo 9 och planerad ramplösning för att entréer och infart till garage ska ordnas över +38,7 meter över nollplanet. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

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. De tillkommande byggnaderna kommer att utformas med Tr2-trapphus, vilket möjliggör för utrymning vid brand om inte räddningsfordon skulle komma fram vid ett extremregn. För Oslo 9 kan ambulans eller annan blåljustrafik kan åka upp via rampen på Bergengatan om Oslogatan inte skulle vara framkomlig.

Vid ett 100-års regn kan vatten riskera 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.

### **Ljusförhållanden och lokalklimat**

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. Under morgonen vid vårdagjämningen kommer det södra huset att skugga det befintliga flerbostadshuset inom samma kvarter och det norra huset kommer att skugga Husbygårdsskolan (dock inte skolgården). Under lunch- och eftermiddagstid kommer husen att skugga delar av bostadskvarteren norr om Norgegatan. Kvällstid vid midsommarafton, när solen är uppe längre än vid vår- och höstdagjämning, kommer det norra huset att kasta slagskugga över grönområdet norr om Norgegatan och det södra huset över Nidarosparken. Byggnad med blå markering har utgått ut detaljplanen.



Vårdagjämning kl 09:00



Vårdagjämning kl 12:00



Vårdagjämning kl 15:00



Midsommarafton kl 18:00

### Vindförhållanden

De två höghusens påverkan på vindklimatet på de allmänna ytorna samt de planerade bostadsgårdarna har studerats. Vindanalysen visar inte på några områden som kan bedömas som farliga, varken utan eller med nya byggnader. Det finns områden som kan upplevas som mer eller mindre obehagliga för vissa aktiviteter, såsom längre perioder av stillasittande, promenad med mera, med hänsyn till vindeffekter.

För de omkringliggande gatorna kommer miljön i stora drag vara bekväm, förutom vid den norra sidan av det nya höghuset inom

Ålesund 1 under vinterhalvåret där vinden accelererar vid hörnen på byggnaden och på gatan. För gården vid höghuset inom Ålesund 1 kommer miljön bli obekvämt att sitta under längre tid även under sommarhalvåret på grund av att vinden trycks ner av den egna fasaden samt byggnaden mittemot. För gården vid höghuset inom Bergen 1 kommer miljö bli acceptabel att sitta under längre tid under sommarhalvåret. Eftersom vinden trycks genom passagen mellan ny och befintlig byggnad har den östra delen av gården bekvämare lägen för att sitta länge tid. För torgen vid tunnelbanans uppgångar har föreslagna byggnader mycket lite påverkan på komforten av vind.

Höghusen kommer att ha en effekt på vindförhållanden, med områden som får ökad vind och andra områden som får mindre vind. Sammantaget kommer det även efter byggnation finnas tillräckligt kvalitativa platser för utevistelse.

### **Barnkonsekvenser**

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för barn då det möjliggör för trottoarer längs med bilvägarna vilket skapar möjligheter för barn att kunna röra sig trafiksäkert längs med gatorna. Planförslaget tar inte några lek- eller parkytor i anspråk utan utgörs av platser som redan är bebyggda med butiksbyggnader eller parkeringsgarage.

### **Sociala konsekvenser**

För att kunna påverka de sociala frågorna, med avseende på bland annat jämställdhet, i ett område krävs åtgärder i samhället i stort som ligger utanför den fysiska planeringens ramar. Det som dock är möjligt inom planeringen är att skapa förutsättningar för ett jämställt användande av de offentliga rummen och att skapa förutsättningar för att olika typer av grupper ska kunna röra sig i det offentliga rummet utan att känna sig otrygga. En av detaljplanens målsättningar är att det ska bli lättare, tryggare och säkrare att röra sig i Husby.

Genom att komplettera med trottoarer längs med de tidigare trafikseparerade gatorna skapas möjligheter att röra sig trafiksäkert längs med gatorna. Det möjliggör även för fler alternativ för gångtrafikanter att röra sig i staden. De gående kan välja att gå i det trafikseparerade centrumstråket eller längs med gatorna om något av alternativen skulle upplevas otryggt. Fler öppna fasader och entréer mot torgen och mot Edvard Griegsgången innebär att det blir en ökad aktivering av stråken

och en ökad interaktion mellan inomhus och utomhus. Detta ger både ett ökat flöde av människor och att gör att det blir lättare att se vad som händer på torgen och i byggnaderna, vilket skapar en överblick och trygghet.

I dialoger som Svenska Bostäder har haft har det framkommit att kvinnor har känt sig otrygga i centrum samt att det finns en otrygghetsproblemantik kring den norra tunnelbaneuppgången. 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. Förslaget möjliggör för en ombyggnation av stationsbyggnaden genom att den byggs ihop med intilliggande byggnad och bildar en galleria som går att stänga till på natten. Stationsbyggnaden föreslås uppföras i glas för att skapa en större visuell genomsläpplighet i fasaden och därmed öka upplevelsen av trygghet i byggnaden och på torget utanför.

Planförslaget möjliggör för ett tillskott på cirka 325 bostäder, vilket gör 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.

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för de sociala aspekterna då det skapar förutsättningar för säkra och trygga offentliga ytor och stråk.

### **Tidplan**

Preliminär tidplan för planarbetet är:  
Godkännande SBN december 2020  
Antagande kvartal 1 2021

Planen genomförs med standardförfarande.



## **Genomförande**

### **Organisatoriska frågor**

#### **Ansvarsfördelning**

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid prövning av bygglov och marklov. Lantmäterimyndigheten svarar för myndighetsutövning vid fastighetsbildning. Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av erforderliga avtal som krävs för planens genomförande samt för ombyggnation av allmän plats. Byggaktörer ansvarar för genomförandet av ny- och ombyggnation, anläggningar som behövs inom kvartersmark samt för drift och skötsel av kvartersmark. Respektive ledningsägare ansvarar för flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse med exploateringskontoret och respektive exploatör/byggaktör. Respektive fastighetsägare/tomträttsinnehavare ansvarar för omhändertagande av dagvatten inom sin fastighet. Trafikkontoret svarar för drift och underhåll av gatumark. Stadsdelsförvaltningen, svarar för drift och underhåll av allmänna parker.

#### **Huvudmannaskap**

Staden har huvudmannaskap för allmän plats inom planområdet (gata och torg).

#### **Avtal**

Innan detaljplan antas ska en överenskommelse om exploatering upprättas mellan Stockholms stad och byggaktörerna. I överenskommelse om exploatering åtar sig byggaktörerna att medverka till att följa gestaltungsprinciper i denna planbeskrivning och kvalitetsprogram i efterföljande process. Överenskommelsen reglerar även kostnader, ansvar, tidplan med mera. Exploateringskontoret ansvarar för att de avtal som krävs upprättas mellan staden och berörda parter.

Genomförandavtal som reglerar kostnader för flytt av ledningar kommer att tecknas mellan Staden och ledningsägare.

### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att befintlig stadsplan Pl 7380 delvis kommer att ersättas.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheterna Ålesund 2, Bergen 2 och Oslo 9, samt del av fastigheterna Ålesund 1, Bergen 1, Dovre 1 och Akalla 4:1.

Fastigheterna Ålesund 1 och 2 samt Oslo 9 ägs av Stockholms stad med Svenska Bostäder som tomträttshavare. Bergen 1 ägs av Stockholms stad med Kommanditbolaget Bergen 1 (dotterbolag till Hembla) som tomträttshavare, Bergen 2 ägs av Stockholms stad med Hembla Bergen II AB (dotterbolag till Hembla) som tomträttshavare. Dovre 1 ägs av Stockholms Kooperativa Bostadsförening. Akalla 4:1 ägs av staden.

#### **Användning av mark**

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats. För kvartersmark medger planförslaget bostäder och centrum, för allmän plats medges gata för fordonstrafik samt torg. För vissa delar av både kvartersmark och allmän plats medges även att marken ska vara tillgänglig för tunnelbaneanläggning under mark med tillhörande anläggningar samt entré till tunnelbanan.

#### **Fastighetsbildning**

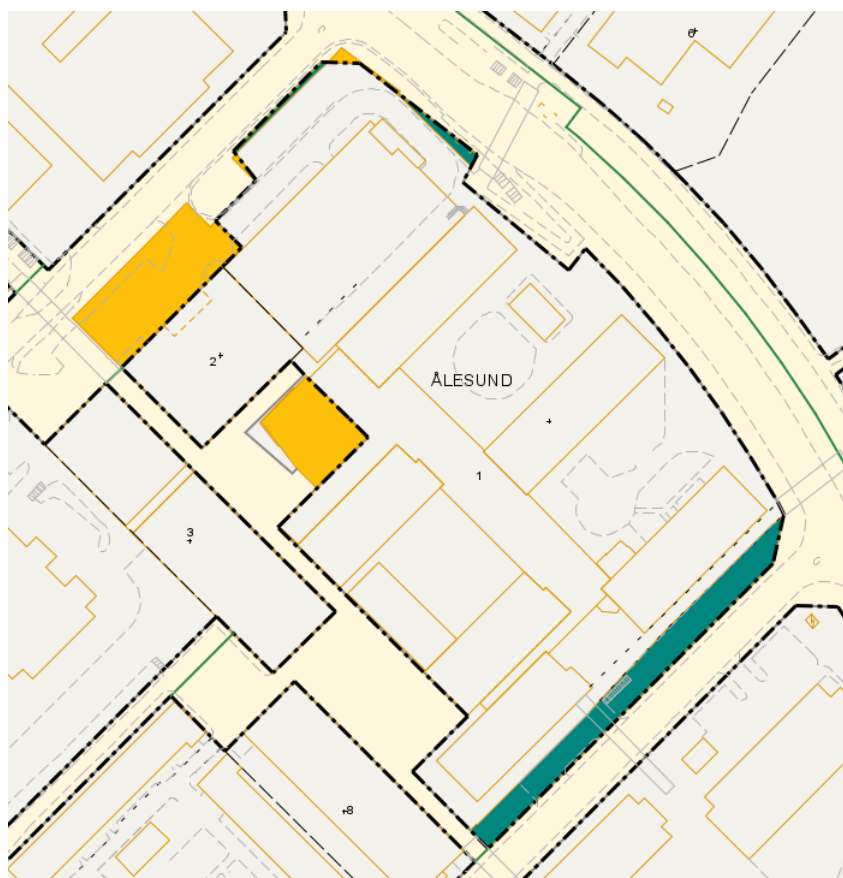
Lantmäterimyndigheten svarar för de fastighetsbildningsåtgärder som behövs på fastighetsägarens initiativ. Lämpligheten avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning.

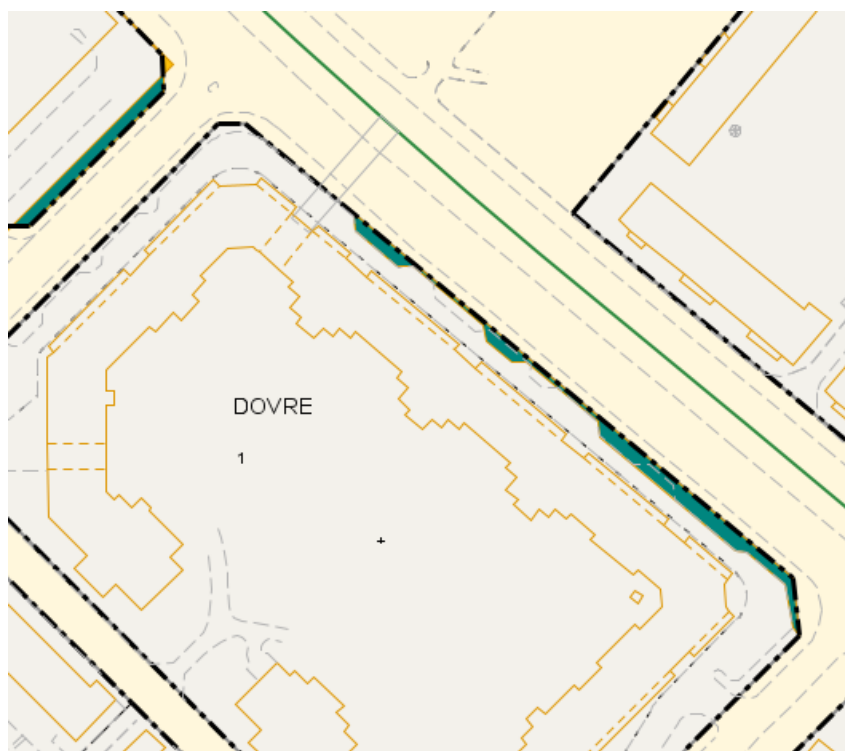
För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark för bostäder ska utgöra en eller flera separata fastigheter som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Några mindre områden kräver fastighetsreglering då de ändras från kvartersmark till allmän platsmark, och från allmän plats mark till kvartersmark, se även förändringskartan nedan.

Område utlagt som allmän platsmark för gata och torg ska ägas av Stockholms stad. Den fastighetsbildning som krävs för detta kan ske genom fastighetsreglering.

För att säkerställa allmänhetens tillträde till gångbanor över kvartersmark inom fastigheterna Ålesund 1 och Bergen 1 har dessa ytor givits planbestämmelsen x. Gångbanorna är idag underbyggda med parkeringsgarage inom respektive fastighet.

Ytor för gångbana var även i tidigare detaljplan reglerade med bestämmelsen x. Tredimensionell fastighetsbildning för gångbanorna har i det här fallet bedömts olämpligt, bland annat med hänsyn till driftansvar för gångbanorna och dagvattenhantering för respektive yta. Staden kommer att skriva avtal med respektive tomträttshavare/byggaktör för att säkerställa allmänhetens tillträde till marken.





## Ledningsrätter

I och med planläggning av allmän platsmark till kvartersmark kan finnas behov av ledningsrätter.



### **Ekonomiska frågor**

#### **Vatten och avlopp**

Stockholm vatten och avfall AB ansvarar för eventuell omläggning av VA-systemet efter överenskommelse med byggaktören. Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separata avtal mellan ledningsägare och byggaktören.

#### **Gatukostnader**

Exploateringen medför kostnader för staden för om- och tillbyggnad av gator och torg. Byggaktörer står för anslutning till den allmänna gatan. I övrigt väntas inga utgifter för kommunala anläggningar uppstå eftersom infrastrukturen redan finns i området.

#### **Ersättning vid markförvärv/försäljning**

Eftersom Stockholms stad äger alla berörda fastigheter inom detaljplanen, även byggaktörernas tomträttsfastigheter, kommer alla marköverföringar för bildande av fastigheter enligt den nya detaljplanen, att ske utan ersättning.

För redan bebyggda fastigheter som är upplåtna med tomträtt kommer ny tillåten användning medföra att tilläggsavtal till tomträttsavtal ingås. Avgäld baseras på tillåten användning enligt detaljplan och tomträttsavtal.

#### **Fastighetsbildning**

Staden ska vidta de åtgärder som ankommer på staden i egenskap av fastighetsägare för bildandet av fastigheter med i huvudsak det läge och gränser som framkommer av detaljplanen.

#### **El och tele m.m.**

Anslutning av föreslagen bebyggelse till el och tele bekostas av byggaktören.

### **Tekniska frågor**

#### **Vatten och avlopp, el/tele och fjärrvärme**

Ledningar för vatten och avlopp, el/tele samt fjärrvärme finns framdragna i anslutning till planområdet.

#### **Avfall**

Den tillkommande bebyggelsen avses kopplas på den befintliga sopsugsanläggningen i området.

**Genomförandetid**

Genomförandetiden är fem år från det att planen vunnit laga kraft.

Sofia Eriksson  
Stadsplanerare

Louise Heimler  
Planchef