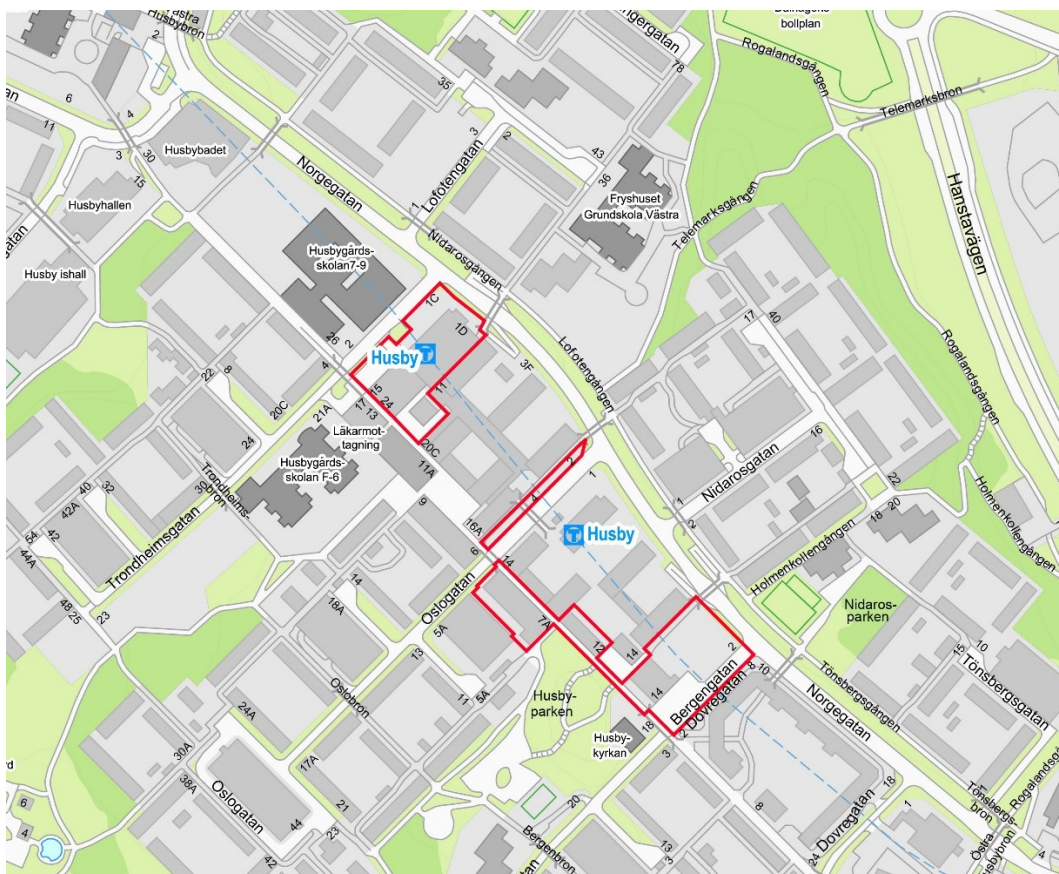


Planbeskrivning Detaljplan för Ålesund 1 m.fl. i stadsdelen Husby, S-Dp 2016-19140



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 två tunnelbaneuppgångar. Förslaget innehåller nya bostäder och lokaler för handel fördelat på fem flerbostadshus. Husen föreslås få en höjd på fem våningar längs med Edvard Griegsgången och sexton våningar mot Norgegatan. Planen syftar även till att stärka och ytterligare aktivera det befintliga centrumstråket och torgytorna genom att de nya byggnaderna föreslås få upphöjda sockelvåningar 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 trottoarer längs med de befintliga bilgatorna. Mot gatorna utformas bebyggelsen bottenvåningar med upphöjda sockelvåningar med möjlighet till lokal eller bostadskomplement för att möta upp de planerade gångbanorna och öka tryggheten längs med dem.

Planförslaget innebär ett tillskott på ca 270 bostäder (varav ca 245 planeras som hyresrätter och ca 25 som bostadsrätter) en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. 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

Samråd 12 mars 2019 – 26 april 2019

Granskning januari 2020

Antagande juni 2020

Planen genomförs med standardförfarande.

Innehåll

Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	10
Natur	10
Geotekniska förhållanden	11
Hydrologiska förhållanden	12
Dagvatten	13
Befintlig bebyggelse	13
Stadsbild	13
Kulturhistoriskt värdefull miljö	14
Offentlig service	16
Kommersiell service	17
Gator och trafik	17
Störningar och risker	18
Planförslag	19
Ny bebyggelse	19
Gestaltungsprinciper	30
Parker och torg	36
Gator och trafik	38
Teknisk försörjning	41
Konsekvenser	42
Behovsbedömning	42
Naturmiljö	42
Miljökvalitetsnormer för vatten	42
Stadsbild	43
Kulturhistoriskt värdefull miljö	44
Störningar och risker	46
Ljusförhållanden och lokalklimat	51
Barnkonsekvenser	52
Sociala konsekvenser	52
Tidplan	53
Genomförande	54
Organisatoriska frågor	54
Verkan på befintliga detaljplaner	54
Fastighetsrättsliga frågor	54
Ekonomiska frågor	57
Tekniska frågor	58
Genomförandetid	58

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

- *Husby C, Bullerutredning* (ÅF-Infrastruktur AB, 2019)
- *Kv Bergen, Husby, Trafikbullerutredning* (Structor, 2018)
- *Dagvattenutredning Ålesund 1, Oslo 9 och Bergen 2, Svenska Bostäder AB* (Geosigma, 2019)
- *PM Dagvatten, kv Bergen 1-2* (Structor Mark VA, 2019)
- *Parkeringsutredning* (Svenska Bostäder AB, 2019)
- *PM gällande parkering inom kv Bergen 1, Husby* (Hembla, 2018)
- *PM för Husbys torg och platser* (Kragh & Berglund 2018)
- *TrafikPM* (SWECO 2018)
- *Husby Norra Järva, kulturmiljöutredning* (Bjerking 2018)
- *Antikvarisk konsekvensbedömning* (Bjerking 2018)

Övrigt underlag

- *Illustrationsmaterial Svenska Bostäder* (Bergkrantz Arkitektur, 2019)
- *Illustrationsmaterial Hembla* (Argo arkitekter, 2019)
- *Solstudier* (Bergkrantz Arkitektur, 2019)

Medverkande

Planen är framtagen av Sofia Eriksson, stadsplanerare, Anne-Marie Wallbom, kartingenjör och Kristian Rosengren, lantmätare för de fastighetsrättsliga frågorna, på stadsbyggnadskontoret samt Joakim Norell, Axel Nelstrand, Daniel Lundqvist och Lilly Lwam Abraham på exploateringskontoret.

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att utveckla flera fastigheter vid Husby centrum två tunnelbaneuppgångar. Förslaget innehåller nya bostäder och lokaler för handel. Planen syftar även till att stärka och ytterligare aktivera det befintliga centrumstråket och torgytorna genom att de nya byggnaderna föreslås få upphöja sockelvåningar med

lokaler i bottenvåningarna samt att byggnaderna får entréer mot Edvard Griegsgången och torgen.

De nya byggnaderna ska anpassas till Husbys tydliga och karaktäristiska utformning genom att fasaderna utformas i puts med en färgsättning i en varm ljusgrå kulör samt en varm mörkröd kulör. Balkongerna ska för de flesta av husen utformas som en del av fasaden förutom där de används som ett avvikande gestaltningselement. I det fall där loftgångar uppförs ska loftgångarnas räcken 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.

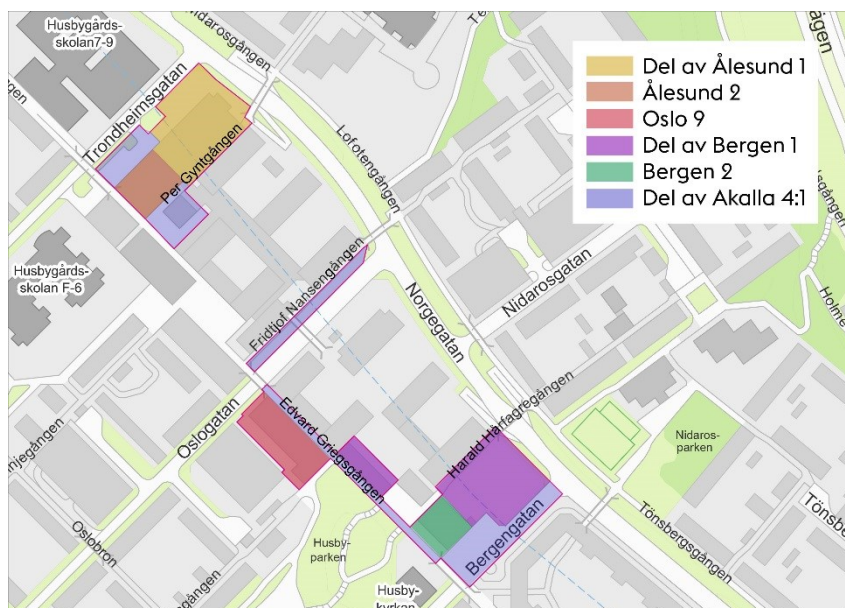
Planförslaget syftar även till att förstärka och förbättra kopplingar för gångtrafikanter i området genom att möjliggöra för trottoarer längs med de befintliga bilgatorna. Mot gatorna utformas bebyggelsen bottenvåningar med upphöjda sockelvåningar med möjlighet till lokal eller bostadskomplement för att möta upp de planerade gångbanorna och öka tryggheten längs med dem.

Planförslaget innebär ett tillskott på ca 270 bostäder (varav ca 245 planeras som hyresrätter och ca 25 som bostadsrätter) en på- och tillbyggnad av butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig tunnelbanestation. 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.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

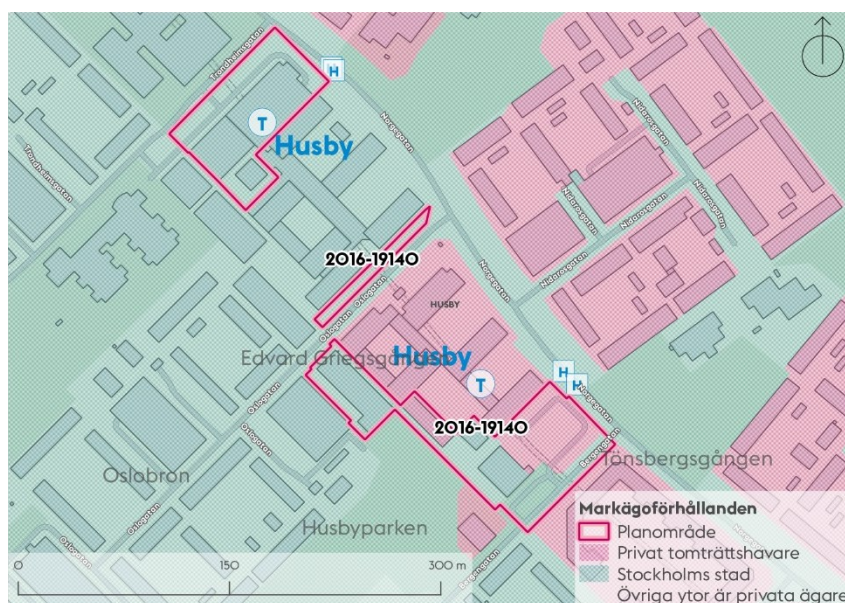
Planområdet utgörs av flera fastigheter kring Husbys centrums två tunnelbaneuppgångar. Planområdet omfattar hela fastigheterna Ålesund 2, Bergen 2 och Oslo 9, samt del av fastigheterna Ålesund 1, Bergen 1 och Akalla 4:1.



Kartan visar de fastigheter som helt, eller delvis, ingår i detaljplanen.

Planområdet kommer att utgöras av tre separata områden som ingår i samma detaljplan, sammanlagt är planområdet ca 1,6 ha.

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



Bilden visar markägoförhållandena. Den rosa linjen visar planområdet. Rosa färg visar mark med privat tomträttshavare, turkos färg visar mark som ägs av Stockholm stad inklusive tomträtter för de kommunala bostadsbolagen.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

I förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5 2050) ligger Husby centrum i utkanten av den regionala stadskärnan som utgörs av Kista-Sollentuna-Häggvik. Enligt RUF5 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 utbyggnadsstrategi utpekad som ett av fyra fokusområden samt att 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 Järvaområdet 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. För Ålesund 1 och Ålesund 2 anger planen garage (terrassbyggnad), centrumbebyggelse (livsmedelshall), allmänt ändamål samt prickmark (område som inte får bebyggas). För Bergen 1 anges garage, mark för allmänt ändamål, prickmark samt område för gemensamhetsanläggning för närboende: lekskola, fritidshem och daghem i en våning. För Bergen 2 och Oslo 9 anges centrumbebyggelse; ungdomsgård respektive livsmedelshall. 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

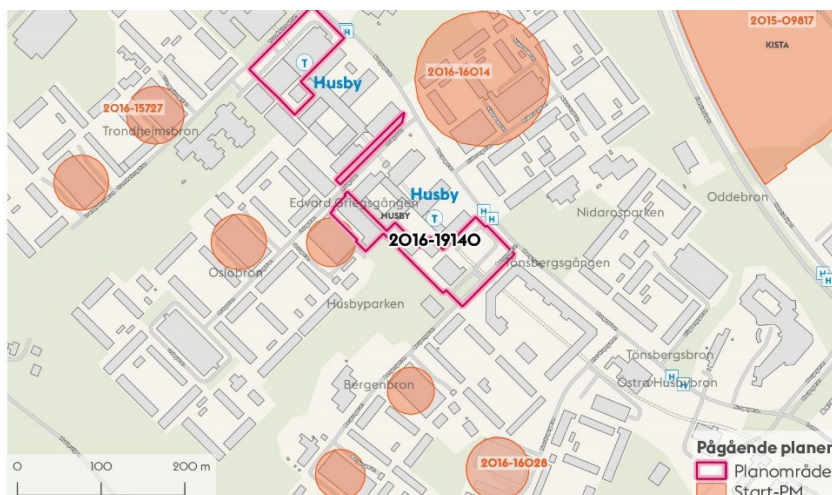
Den 22 september 2016 tilldelades Svenska Bostäder en markanvisning för Ålesund 1 och Ålesund 2. Den 6 april 2017 tilldelades Hembla en markanvisning för Bergen 1 och Svenska Bostäder en markanvisning för Bergen 2 och Oslo 9.

Pågående detaljplaneprojekt i Husby

I Husby pågår fyra 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.

- Oslo 1 m.fl., bostäder dnr 2016-15727
- Halden 3, bostäder dnr 2016-16028

- Telemark 1, bostäder dnr 2016-16014
- Del av Akalla 4:1 Dalhagens bollplan, idrottshall och skola, dnr 2016-14995
- Odde 1 m.fl., bostäder, förskolor och verksamheter dnr 2015-09817 (inom Kista stadsdel)



Kartan visar de pågående detaljplanerna i Husby med planområdet markerat med rosa linje. De övriga pågående detaljplanerna visas som orangea cirklar.

Förutsättningar

Natur

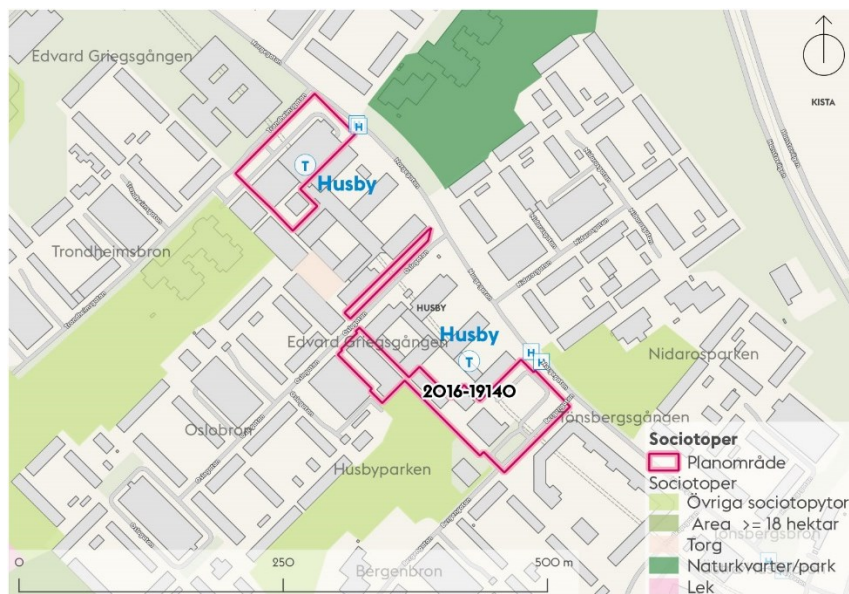
Mark, vegetation och naturvärden

Planområdet utgörs av redan bebyggd mark i form av parkeringsgarage och en- till tvåplansbyggnader. 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.

Rekreation och friluftsliv

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.

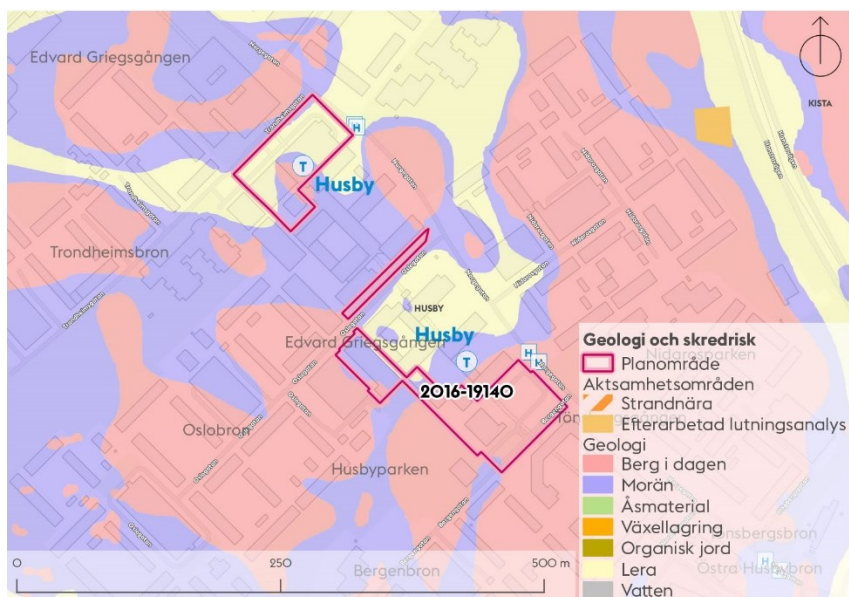


Kartan visar ett utdrag ur sociotopkartan. Planområdet har god tillgång till park och natur. Järvafältet syns ej i kartan.

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.

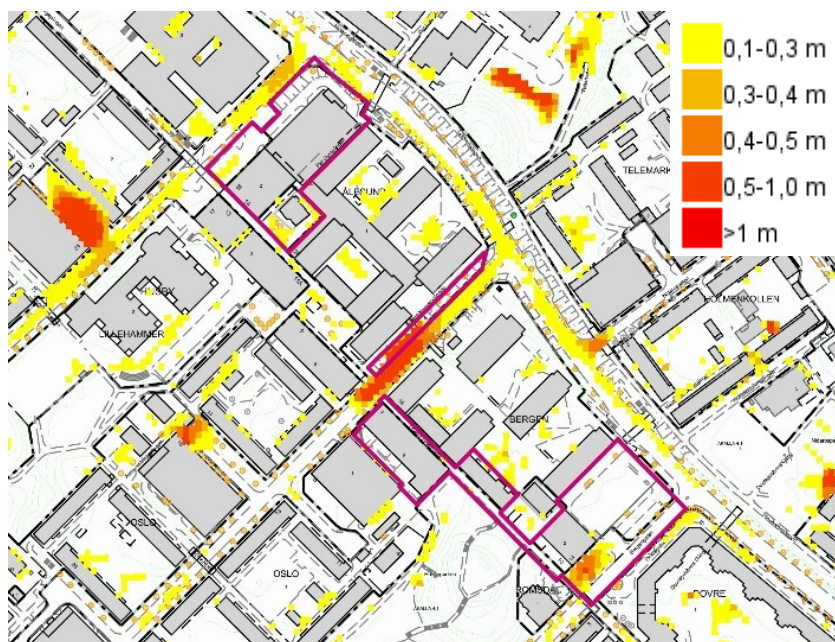
Tunnelbanan

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 översvämningsdjup på upp till ett djup av 0,4-0,5 meter på den smala remsan längs med Oslogatan och ett område vid Bergengatan.



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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i ett tekniskt avrinningsområde som avvattnas till Edsviken. Enligt VISS den 6 februari 2019 är Edsvikens ekologiska status idag dålig. Edsviken uppnår ej heller god kemisk status.

Edsviken är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljö kvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Enligt miljö kvalitetsnormen 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 (torgnivån), 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 torgnivån och tre butiksbyggnader i en våning.



Snedbild med 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 Griegsgången 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. Inne 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 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

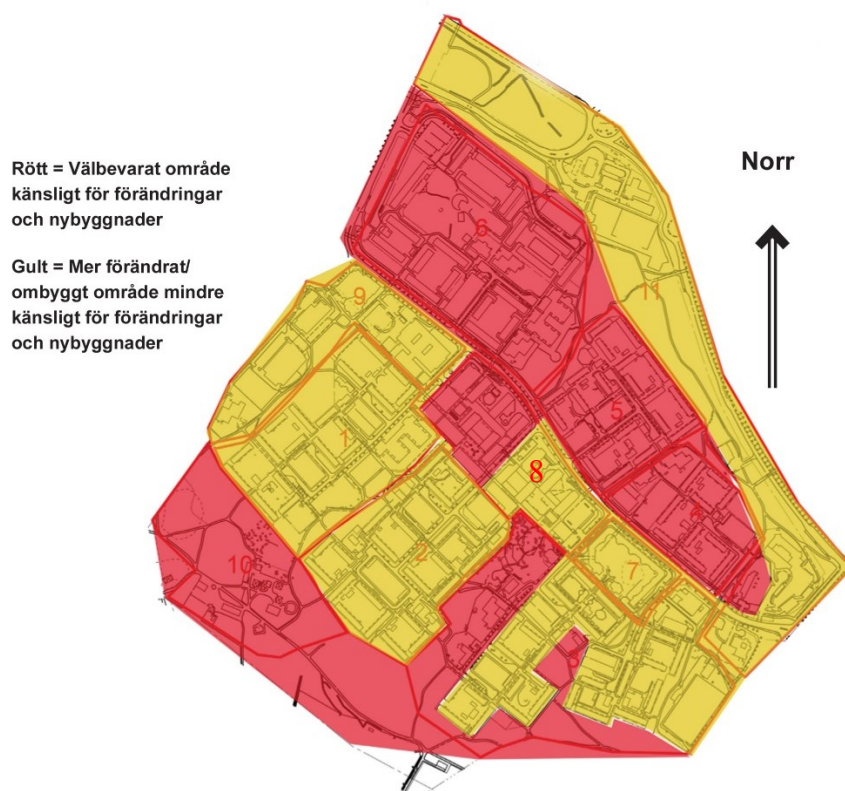
Bebyggelsen runt den norra tunnelbaneuppgången är grönklassad av Stadsmuseet, vilket betyder att den är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Bebyggelsen runt den södra uppgången är gulklassad, vilket betyder att den är av positiv betydelse för stadsbilden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



Kartan visar Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering.

Som underlag till planförslaget har en kulturmiljöutredning tagits fram (*Bjerkning*) 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.

Anledningen till den olika klassningen är att kv. Ålesund har bevarat den ursprungliga karakteristiska färgsättningen av fasaderna, medan husen i kv. 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. Allt är genomplanerat i minsta detalj.
- 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

Inom planområdet, på Edvard Griegsgången 14 finns förskolan Paletten, vilken är en fristående, privat förskola. I nära anslutning till planområdet finns Regnbågen, Lofotengatan 41, som är ett föräldrakooperativ. År 2018 fanns en överkapacitet på förskolorna 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 till 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-Norgegatan och en vid den södra, nära korsningen Bergengatan-Norgegatan.

Tillgänglighet

Planområdet angörs idag med bil via parkeringsgaragen inom Ålesund 1 och Bergen 1. Inom planområdet på den trafikseparerade centrumnivån finns inte några otillgängliga lutningar.

Störningar och risker

Förorenad mark

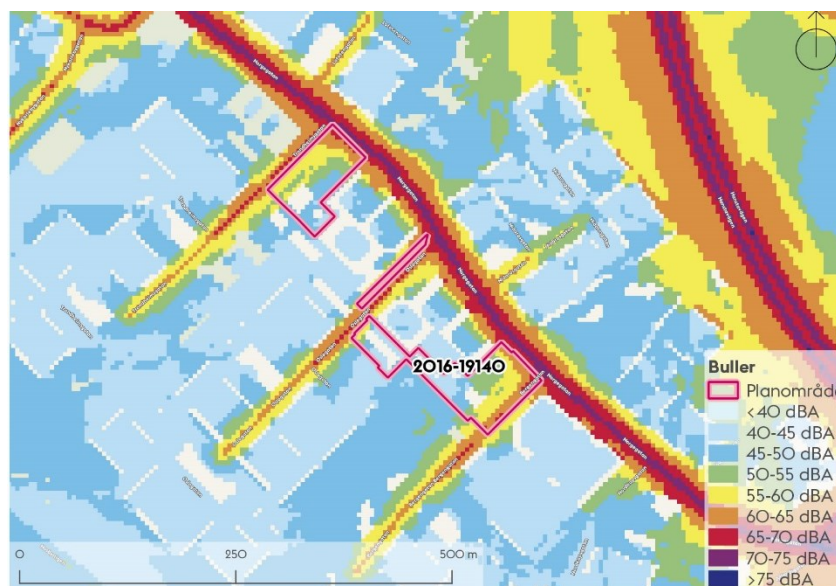
Det finns ingen kännedom om markföroreningar inom planområdet och utifrån de underlag som finns bedöms sannolikheten som liten att det skulle förekomma.

Luft, lukt

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 25-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av kvävedioxid är 24-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Buller, vibrationer

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. Norgegatan 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.

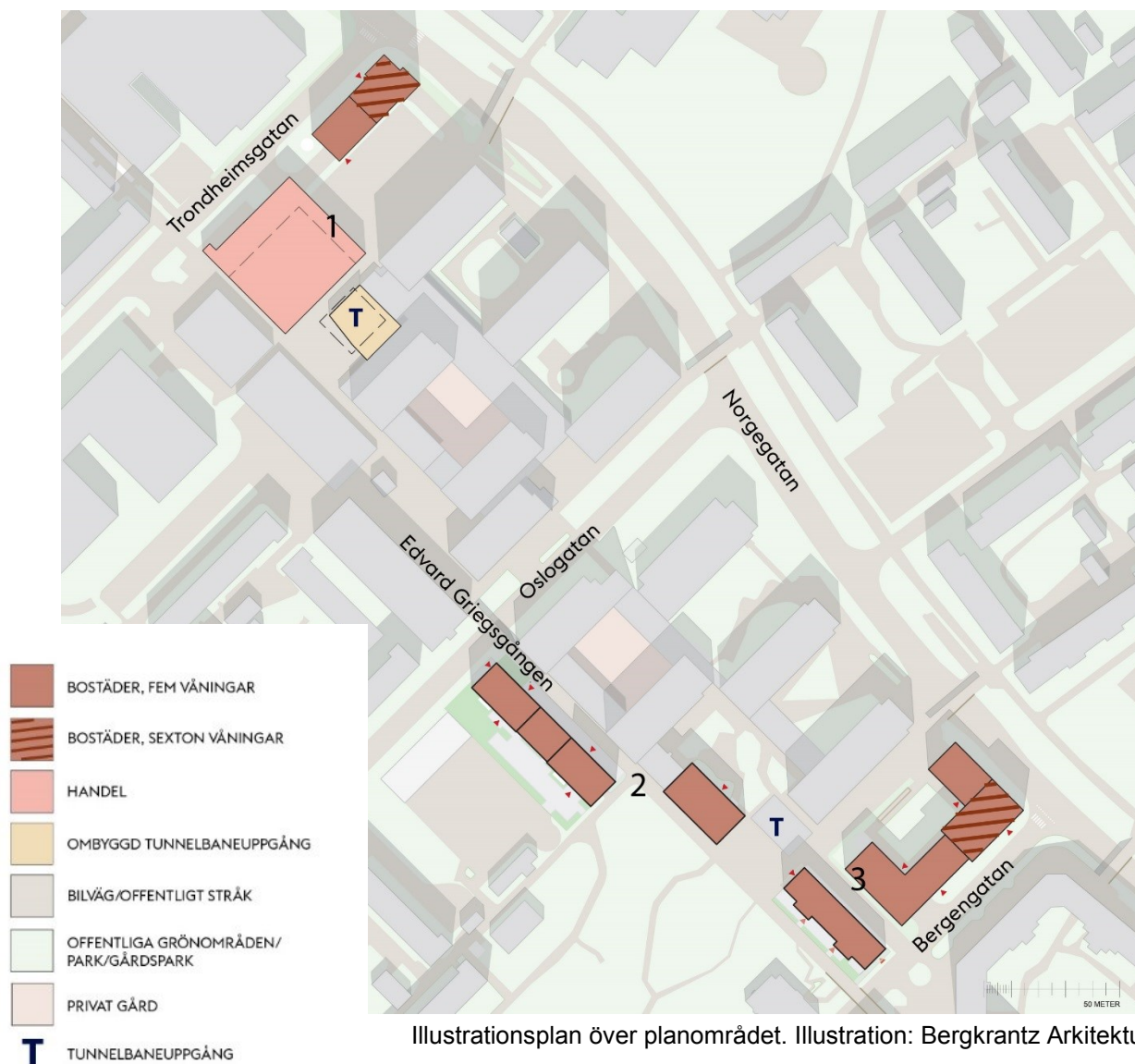
Planförslag

Planförslaget innefattar ca 270 bostäder varav ca 245 planeras som hyresrätter och ca 25 som bostadsrätter, 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 tre olika platser: vid norra tunnelbaneuppgången (nummer 1 på kartan nedan), längs med Edvard Griegsgången (2) och vid södra tunnelbaneuppgången (3). Bebyggelsen placeras delvis på befintliga parkeringsgarage, delvis på befintliga envåningsbyggnader som idag inrymmer lokaler för handel och föreningsverksamhet.

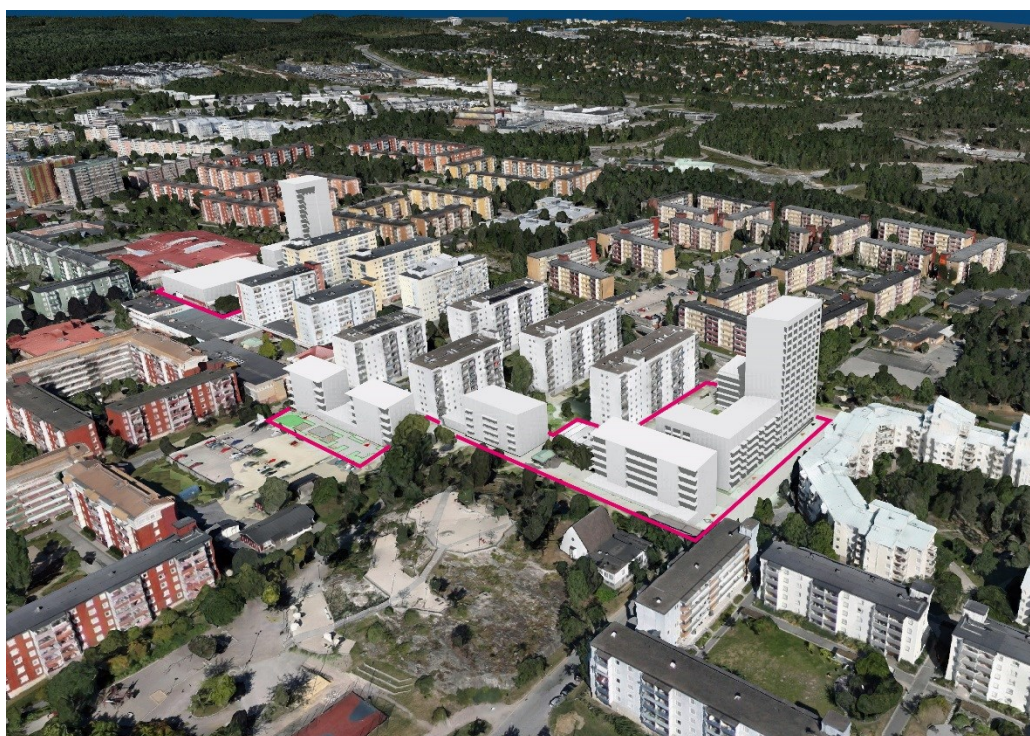


Illustrationsplan över planområdet. Illustration: Bergkrantz Arkitektur

Bebyggelseförslaget har en varierande skala för bostadshusen från fem till sexton våningar, räknat från torgnivån. Femvåningshusen är placerade främst längs Edvard Griegsgången och tunnelbanetorgen (bruna byggnader på kartan ovan) och sextonvåningshusen är placerade i korsningarna mellan den större, genomgående gatan Norgegatan och tvärgatorna Bergengatan och Trondheimsgatan (bruna byggnader med randig markering).

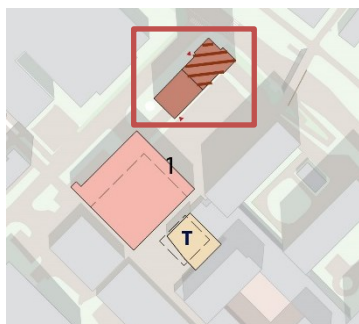
Femvåningshusen ligger med långsidorna längs med centrumstråket och förhåller sig till den befintliga bebyggelsens struktur samtidigt som de bildar ett nytt tillägg till Husbys centrumskala där de befintliga centrumbyggnaderna är i en våning och de högre bostadshusen i åtta våningar. Sextonvåningshusen 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 och markerar själva centrumstråkets början och slut. De ligger även vid de mest använda gångbroarna som binder ihop Husbys bebyggelsestruktur över Norgegatan.



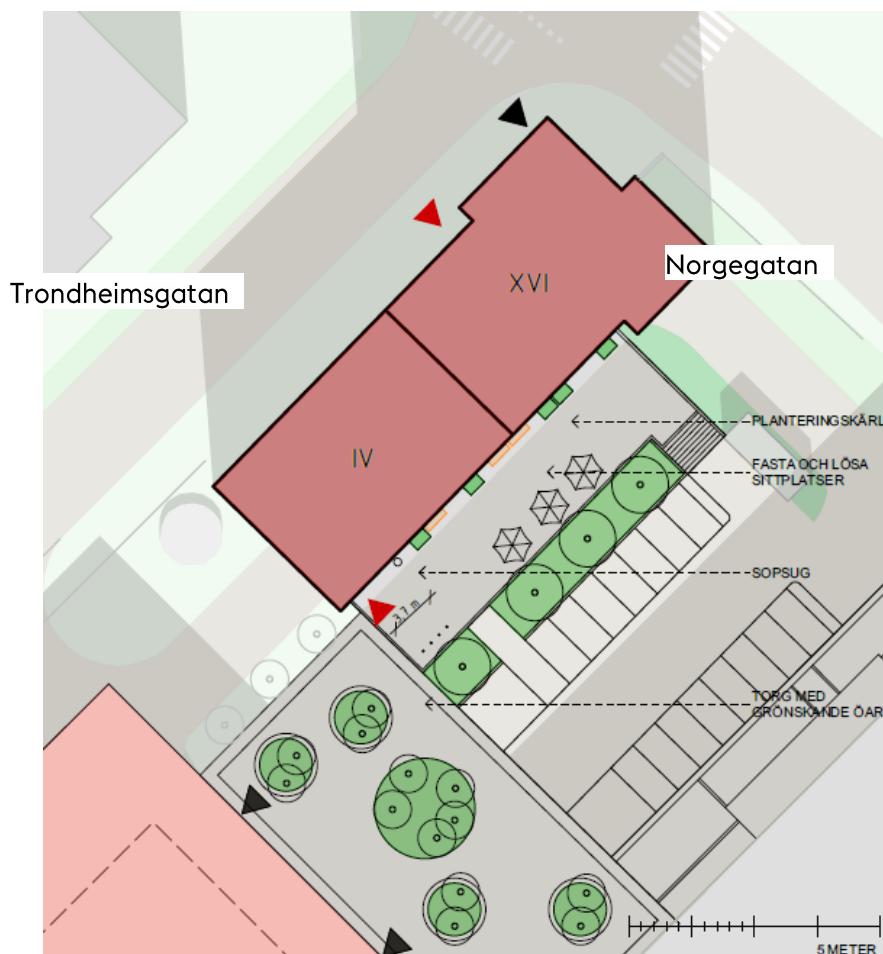
Snedbild över Husby centrum med den tillkommande bebyggelsen visad som vita volymer. Bilden visar inte ett förslag på färgsättning utan bara den föreslagna bebyggelsen volymer. Illustration: Katarina Persson, Stockholms stad.

Område 1, norra tunnelbaneuppgången
Vid norra tunnelbanetorget föreslås sammanlagt ett nytt flerbostadshus, en på- och tillbyggnad av en befintlig butiksbyggnad samt en om- och inbyggnad av befintlig stationsbyggnad för tunnelbanan.



Flerbostadshuset

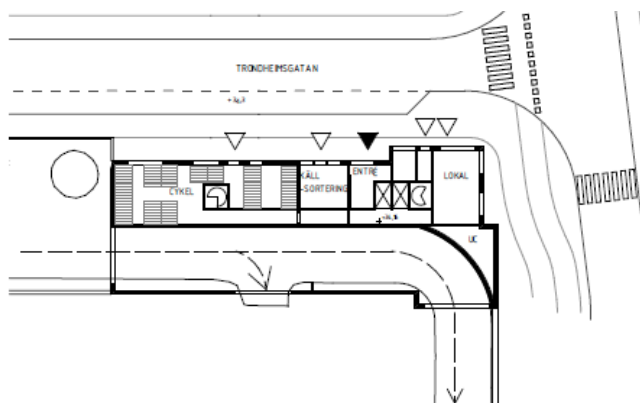
Det nya flerbostadshuset planeras att uppföras sammanbyggt med ett befintligt parkeringsgarage som idag fungerar som garage för de befintliga bostadshusen och centrumbesökare.



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 Trondheimsgatan och från torget. Byggnaden föreslås utgöras av en lägre volym i fyra våningar och en högre volym i sexton våningar. Sextonvåningsdelen föreslås mot korsningen Trondheimsgatan och Norgegatan. Mot Trondheimsgatan ställs krav på verksamhetslokal eller lokaler för bostadsändamål i bottenvåningen.

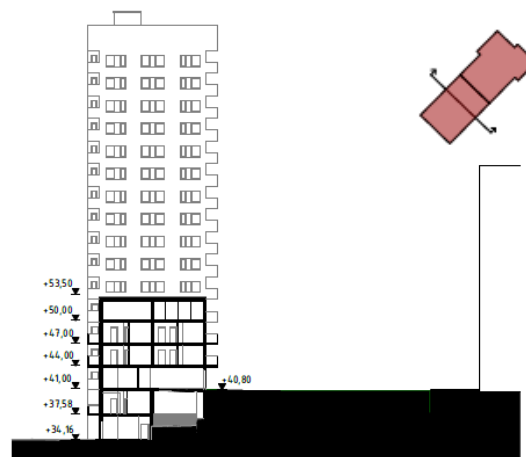
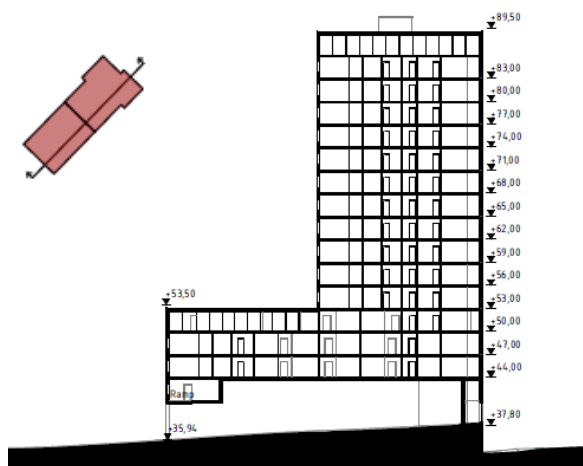
Då både parkeringsgaraget olika nivåer och de befintliga flerbostadshusen på centrumnivån måste kunna angöras för viss biltrafik och för räddningstjänst krävs en ramp från Trondheimsgatan. För att få till en tillgänglig lutning måste rampen ledas i en sväng parallellt med gatan. För att skapa ett bra 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- och bostadsytor i halva byggnaden, mot gatan.



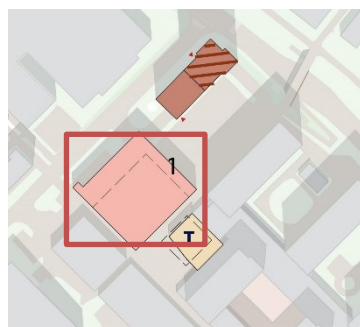
Entréplan gata



Entrévåning torg

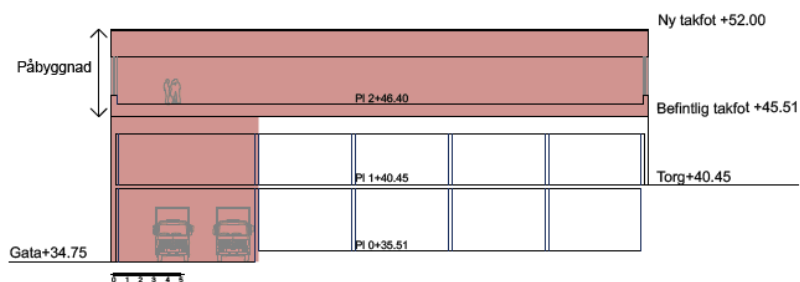
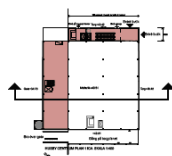


Sektionerna genom byggnaden visar utrymmena för rampen genom de två nedersta våningarna. Illustrationer: Bergkrantz Arkitektur.

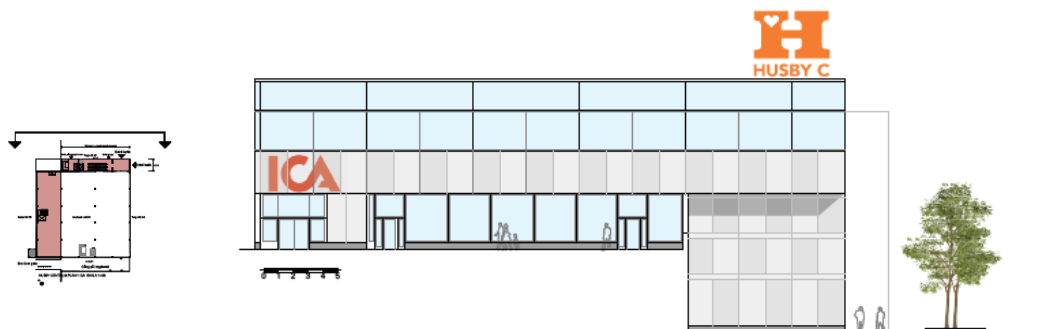


Butiksbyggnaden

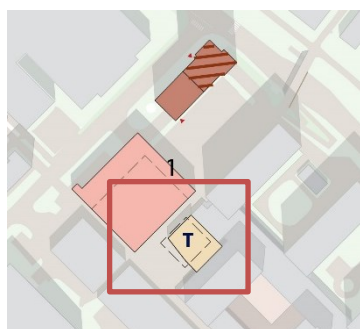
Den befintliga butiksbyggnaden föreslås byggas ut mot Trondheimgatan för att möjliggöra för effektivare inlastning samt byggas på med en våning för att skapa mer butiksytor. Butiksbyggnaden föreslås även byggas ut mot parkeringsgaraget för att möjliggöra för en ny entré och för trapphus och hiss till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



Sektion genom byggnaden. Illustrationer: ÅWL arkitekter.

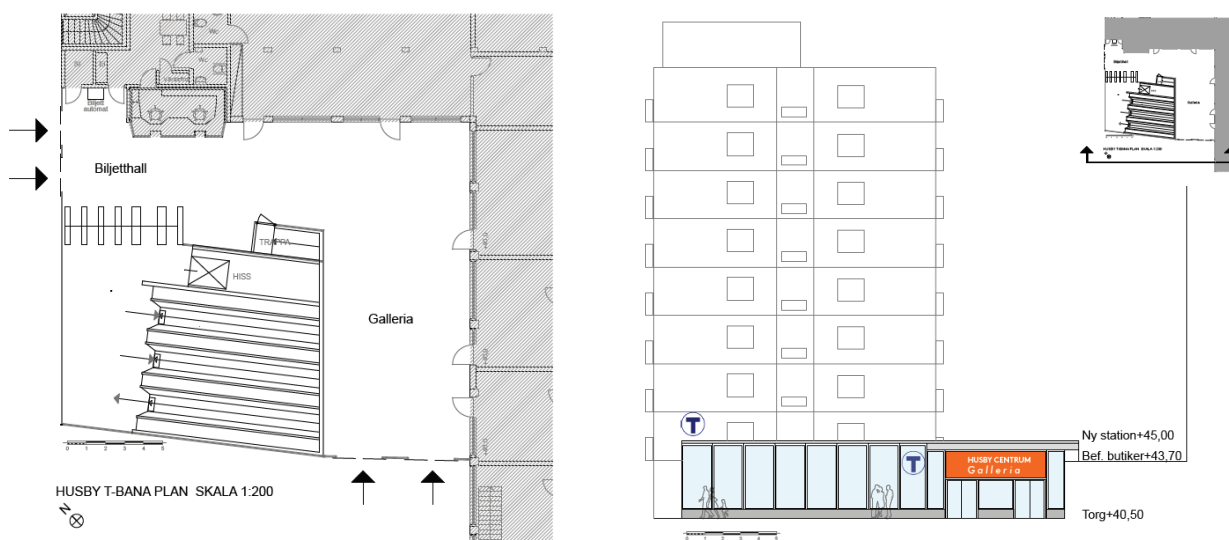


Fasad mot parkeringsgaraget. Den nya entrén syns till vänster.
Illustrationer: ÅWL arkitekter.



Stationsbyggnad för tunnelbanan

Den befintliga stationsbyggnaden för tunnelbanan föreslås att 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 den och de befintliga flerbostadshusen i öster och i söder. Gången föreslås att byggas över med ett tak så den, tillsammans med stationsbyggnaden, utgör en liten galleria som kopplar på de befintliga lokalerna i flerbostadshusens bottenvåningar. Fotavtrycket för stationsbyggnaden kommer att bli något mindre jämfört med dagens byggnad, vilket skapar ett större torg framför stationsbyggnaden. Ytorna som byggs in kommer däremot att gå från att vara allmän platsmark för torg till att bli kvartersmark för centrumändamål.



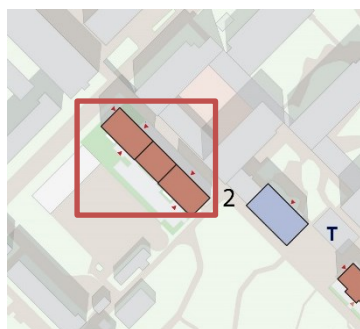
Gången mellan tunnelbanebyggnaden och flerbostadshusen kommer att byggas samman och skapa en mindre galleria. Illustration: ÅWL arkitekter.



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

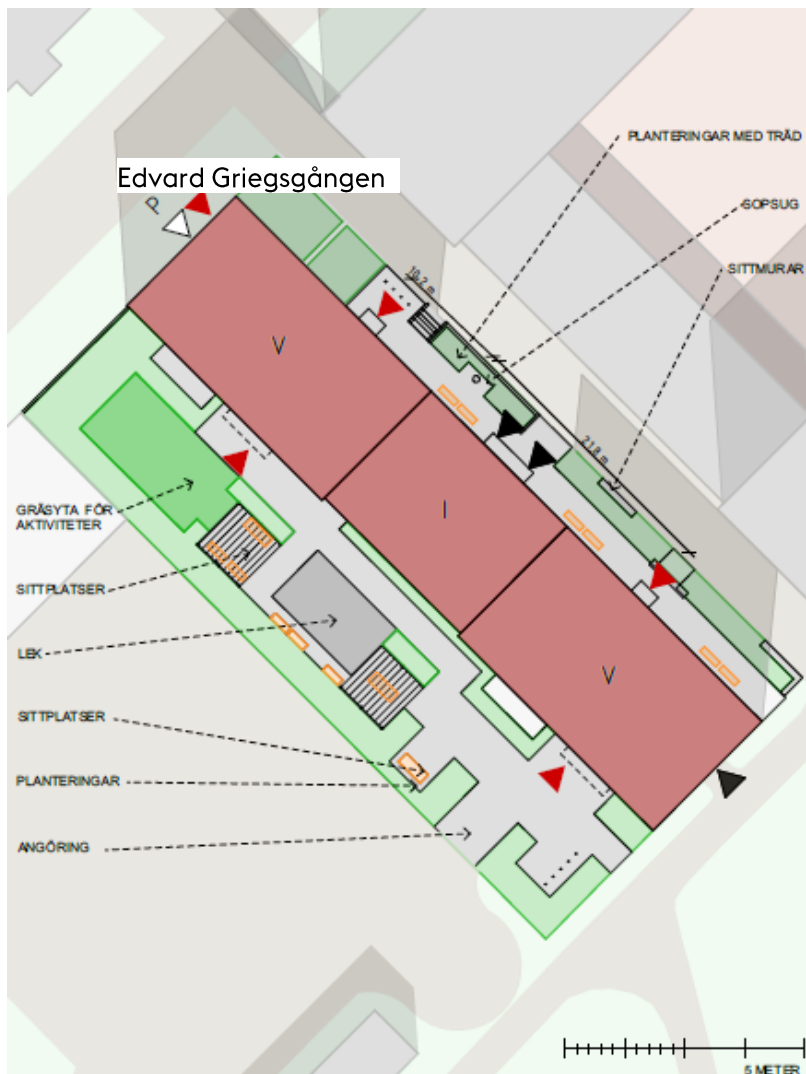
Område 2, Edvard Griegsgången

Mellan tunnelbaneuppgångarna, längs med Edvard Griegsgången, föreslås en kompletteringsbebyggelse i form av två flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen.

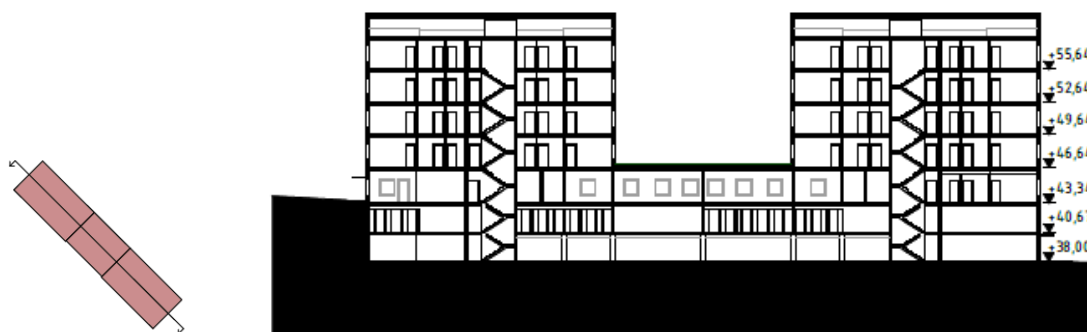


Flerbostadshuset söder om Edvard Griegsgången

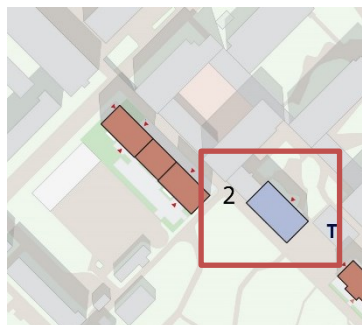
Söder om gången föreslås ett flerbostadshus i två byggnadsvolymer sammanbundna med en envåningsbyggnad i bottenvåningen. Flerbostadshuset kommer att få bostadsentréer från Edvard Griegsgången, från gården och från den nedsänkta Oslogatan. Mot Edvard Griegsgången ställs krav på verksamhetslokaler. Den 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 minsta 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 bostadgården 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.



Sektion genom byggnadens långsida. Illustrationer: Bergkrantz Arkitektur.

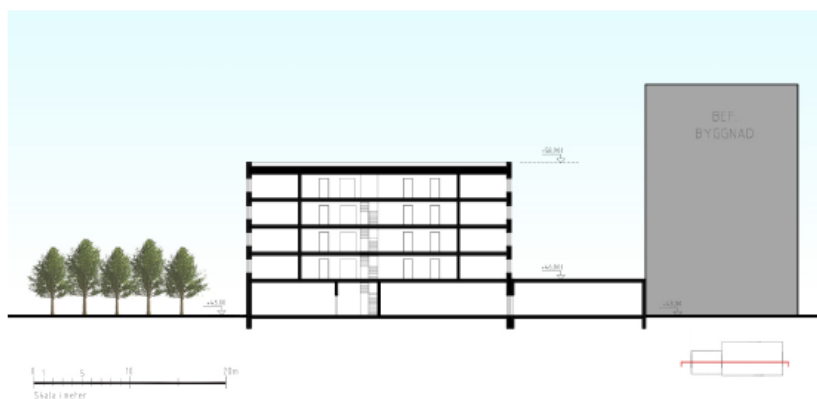


Flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången

Norr om Edvard Griegsgången föreslås ett flerbostadshus i fem våningar med en lägre del i en våning för verksamhetslokaler. Mot Edvard Griegsgången och tunnelbanetorget ställs krav på verksamhetslokaler i större delen av bottenvåningen på flerbostadshuset. På andra sidan gången ligger Husbyparken som för denna del av gången skapar en visuell rymd och en öppenhet. Flerbostadshuset föreslås därför ligga i liv med de befintliga flerbostadshusen. Balkonger på fasad mot gången regleras till 1 meter för att behålla en visuell öppenhet.



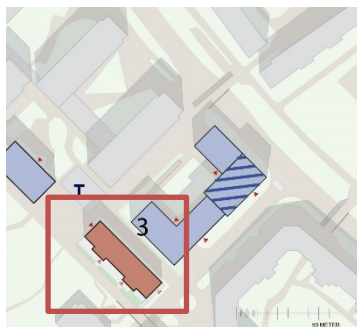
Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Argo Arkitekter.



Sektion genom byggnadens långsida sett från gården. Illustration: Argo Arkitekter.

Område 3, södra tunnelbaneuppgången

Vid södra tunnelbaneuppgången föreslås ett flerbostadshus med lokaler i bottenvåningen längs med Edvard Griegsgången och flerbostadshus i ett halvkvarter.

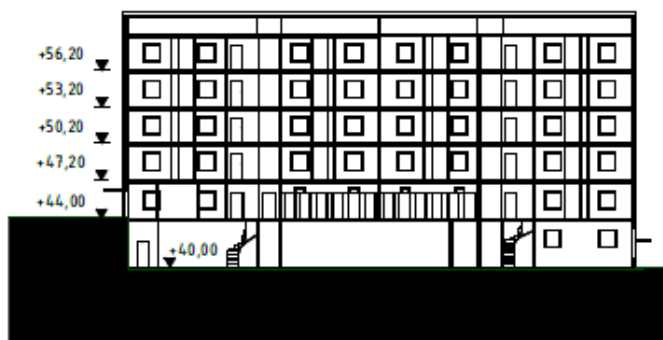
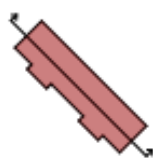


Flerbostadshus söder om tunnelbanetorget

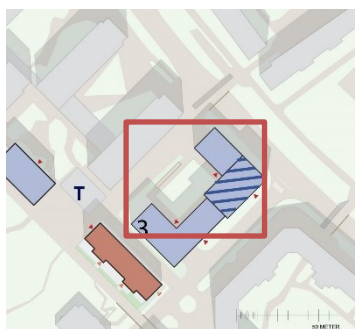
Söder om tunnelbanetorget mot Edvard Griegsgången föreslås ett flerbostadshus i fem våningar. Byggnaden föreslås placeras med cirka fyra meters indrag från gången för att möjliggöra för uteplatser och gemensamma utomhusytor för de boende i huset. Mot tunnelbanetorget eller Edvard Griegsgången ställs krav på verksamheter i bottenvåningen. Flerbostadshuset kommer att ha entréer i gatunivå från Bergengatan och entréer från Edvard Griegsgången. Byggnaden och bostadsgården kommer att ha en underbyggt garage med infart från Bergengatan.



Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.



Sektion genom byggnadens långsida från Edvard Griegsgången.
Illustration: Bergkrantz Arkitektur.



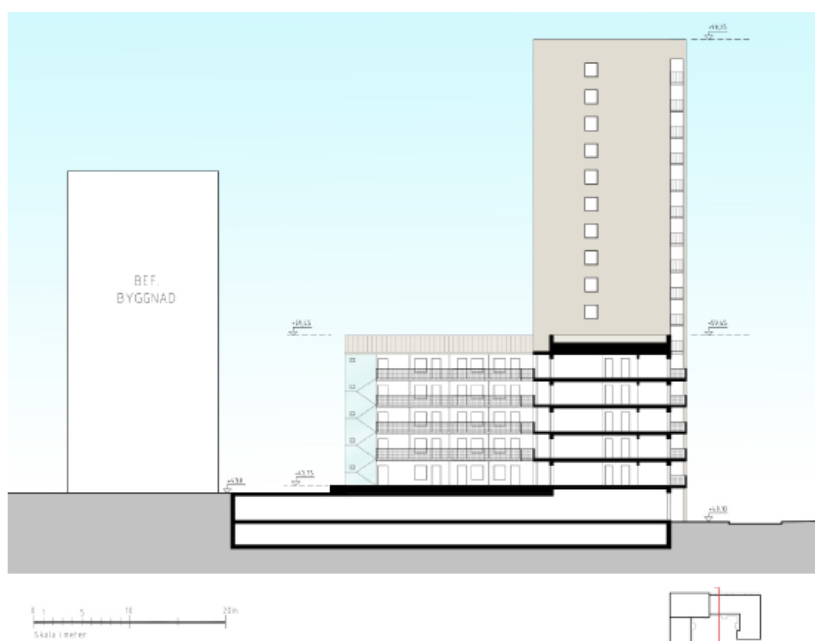
Flerbostadshus nordöst om tunnelbanetorget

Nordöst om tunnelbanan 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 och en högre del i sexton våningar. 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 till de boende. Mot innegården 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. Byggnaden föreslås få balkonger ut mot gatorna. På det höga huset ligger balkongerna indragna som en del av fasaden. På den lägre delen mot Bergengatan föreslås de som utanpåliggande balkongen men då huskroppen ligger något indragen jämfört med höghuset kommer de att ligga i liv med det högre husets fasad. Då de befintliga flerbostadshusen på centurnivån måste kunna angöras för viss biltrafik och för räddningstjänst föreslås en ramp leda upp från Bergengatan, mellan det u-formade kvarteret och det förslagna flerbostadshuset söder om det. Det blir även angöringsväg för det tillkommande huset norr om Edvard Griegsgången.

Norgegatan



Illustrationsplan för flerbostadshuset. Illustration: Argo Arkitekter.



Sektion genom byggnadens kortsida. Illustration: Argo Arkitekter.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Den föreslagna bebyggelsen är placerad för att förhålla sig till den befintliga bebyggelsens struktur samtidigt som den bildar ett nytt tillägg i centrum. Den tillkommande bebyggelsen är placerad för att stärka de befintliga stråken genom att de 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 och samspeja med övrig bebyggelse och inte konkurrera med den konsekventa höjdskalan i övriga Husby. De högre husen i vardera del av centrum föreslås däremot få en höjd på sexton våningar 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 men samtidigt skapa en öppenhet rent visuellt och undvika att skapa en för stor skuggverkan på intilliggande fastigheter. Entrén till Husby centrum från öster och väster präglas idag av de höga skivhusen som är placerade med gaveln mot gatan. De förslagna punkthusen är rektangulära och har därmed en kortsida 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 (fl i plankartan) om att tak ska utföras som pulpettak 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 för flerbostadshuset inom fastigheten Oslo 9. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Under- och överbyggda bjälklag medges på fyra av bostadsgårdarna för att möjliggöra för parkeringsgarage. För att ge förutsättningar för goda boendemiljöer, dagvattenhantering och främjande av ekosystemtjänster ska bjälklagen vara planterbara med ett jorddjup på 80 cm.

Fasader

Fasader ska utföras utan synliga elementskarvar (fl 1) för att säkerställa en kvalitativ fasadutförning. Detaljplanen reglerar däremot inte utformning i fasader med avseende på kulör. 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 varmgrå kulör som samspelar med de befintliga, omputsade flerbostadshusen inom Bergen 1 som har en grå ton. Bebyggelsen söder om Edvard Griegsgången (inom Bergen 2 och Oslo 9) förslås få en varmröd kulör som samspelar med de röda, lägre flerbostadshusen som finns söder om centrum. Fasaderna som vetter mot centrum förslås däremot få en vitgrå kulör som knyter an till centrumbebyggelsen. Lämplig färgsättning prövas i bygglovsskedet.

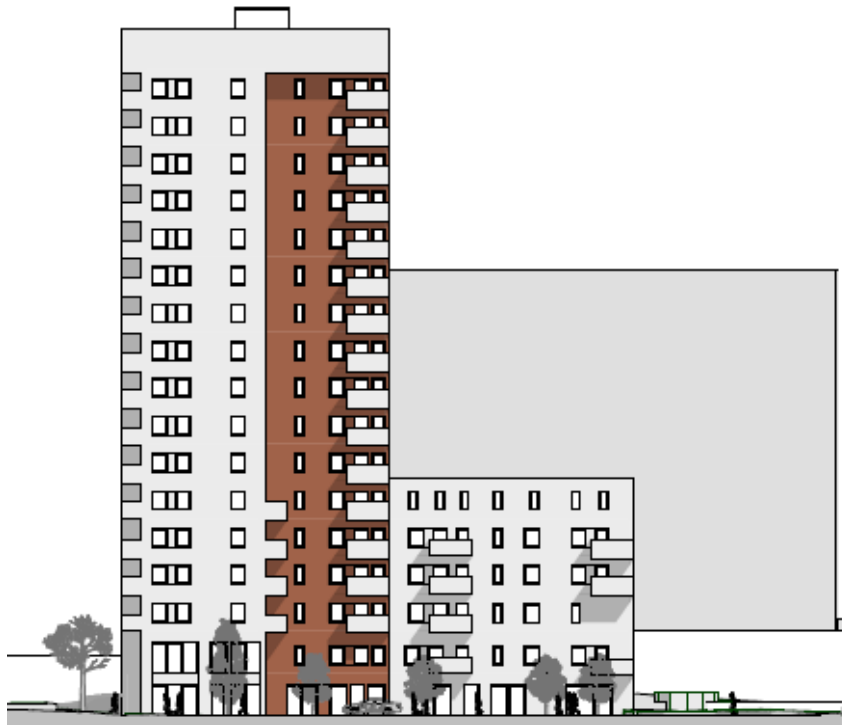


Vy från Husbyparken. I bakgrunden syns höghuskvarteret i varmgrå kulör inom Bergen 1, i förgrunden syns flerbostadshuset i varmröd kulör inom Bergen 2. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.



Vy från andra sidan, från Harald Hårfagregången norr om centrum. I bakgrunden syns flerbostadshusets baksida inom Bergen 2 med den vitgrå fasaden mot centrum. I förgrunden syns höghusvarteret inom Bergen 1. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Flerbostadshuset inom Ålesund 1 föreslås få en varmgrå fasad med inslag av den varmröda kulör som finns i Husby.



Fasad på höghuset inom Ålesund 1. Bilden visar exempel på en möjlig färgsättning för bebyggelsen. Illustration: Bergkrantz Arkitektur.

Balkonger mot Edvard Griegsgången får högst kraga ut en meter från fasad (f2) för byggnad utan förgårdsmark. Där byggnaden ligger indragen får balkongerna kraga ut högst 1,8 meter mot Edvard Griegsgången (f3) och utförs indragna som en del av fasaden. För byggnaden söder om Edvard Griegsgången ska balkonger uppföras mot gården till ett djup om 1,8 meter (f4) och utförs indragna som en del av fasaden.

För att säkerställa ett bra och tryggt möte mot gatorna regleras att där byggnadernas parkeringsgarage möter gatan ska garagens fasad ges samma färgsättning och fasadmateriell som angränsande byggnad (f8) samt att fönster ska finnas i fasad (f9).

Bottenvåning och förgårdsmark

Mot Edvard Griegsgången ställs krav en förhöjd bottenvåning (f5) samt på lokaler för centrumändamål i bottenvåningen då det är Husby centrum's gång- och handelsstråk och det är där människor rör sig genom centrum.



Flerbostadshuset norr om Edvard Griegsgången vid södra tunnelbaneuppgången. Flerbostadshuset har lokaler för centrumändamål i bottenvåningen. Illustration: Argo Arkitekter.

Detaljplanen reglerar även att huvudentré ska finnas mot gata eller torg samt mot gård (f6), vilket bidrar till en hög entrétäthet. För att säkerställa en entrétäthet inom det u-formade kvarter inom Bergen som planeras som ett loftgångshus regleras att minst två huvudentréer ska finnas mot gata (f7).

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

Placeringen av byggaderna längs med Edvard Griegsgången har reglerats med en förgårdsmark för att skapa en större bred 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 detaljplanarbetet planeras en upprustning av torgen och Edvard Griegsgången i Husby centrum. Upprustningen av torgytorna är inte beroende av detaljplanens antagande då torgen och Edvard Griegsgången redan idag är planlagda som allmän platsmark. Upprustningsförslaget är därför inte en del av detaljplaneförslaget.

Kragh & Berglund har på uppdrag av exploateringskontoret under våren 2018 utfört ett dialogarbete inför upprustningen av torgen och Edvard Griegsgången. Syftet har varit 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. Illustration: Kragh & Berglund.



Illustrationsplan av torget mellan Oslo 9 och Husbyparken. 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, förutom till det föreslagna huset inom Bergen 2 (norr om Edvard Griegsgången) där angöring kommer att ske via den föreslagna rampen från Bergengatan och genom bostadskvarteret. Räddningstjänsten kommer fortsatt att kunna angöra centrumkvarteren via den inbyggda rampen från Trondheimsgatan och den nya rampen från Bergengatan.

Bil- och cykelparkering

Bilparkering kommer att ske i parkeringsgarage under husen för samtliga föreslagna flerbostadshus. För flerbostadshusen inom fastigheterna Bergen 2 och Oslo 9 kommer parkeringsplatserna att placeras i garage i ett plan med infart från Bergengatan respektive Oslogatan, antalet p-platser uppfyller stadens angivna parkeringstal på 0,58 platser per lägenhet inklusive besöksparkering.

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 uppfylls.

För flerbostadshusen inom Bergen 1 kommer parkeringsplatserna att placeras i ett ombyggt och effektiviserat parkeringsgarage mot Bergengatan. 35 av de tillkommande 142 lägenheterna 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 0,54 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)

Byggaktören planerar att i ett tidigt skede ta fram ett informationspaket för blivande hyresgäster med information om gång-, cykel- och kollektivtrafik. Byggaktören planerar även för att i kvarteret Bergen skapa trygga, lätt nåbara cykelrum. Ca 100 av dessa förläggs i markplan i bostadshuset, och ca 160 i garaget. Byggaktören planerar även att förbättra befintlig markparkering mot Oslogatan (inom samma fastighet) för att tillskapa fler parkeringsplatser. I och med dessa åtgärder uppnås stadens parkeringstal.

Gång- och cykeltrafik

Per Gyntgången och Harald Hårfagregången är gångstråk som leder från tunnelbanetorgen i södra Husby, på gångbroar över Noregatan och över till norra delen av Husby. Gångstråken är idag planlagda som gångvägar på kvartersmark och kommer i och med denna detaljplan att planläggas som allmän platsmark (TORG) för att säkerställa allmänhetens tillträde i framtiden.

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 torgnivån. 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.

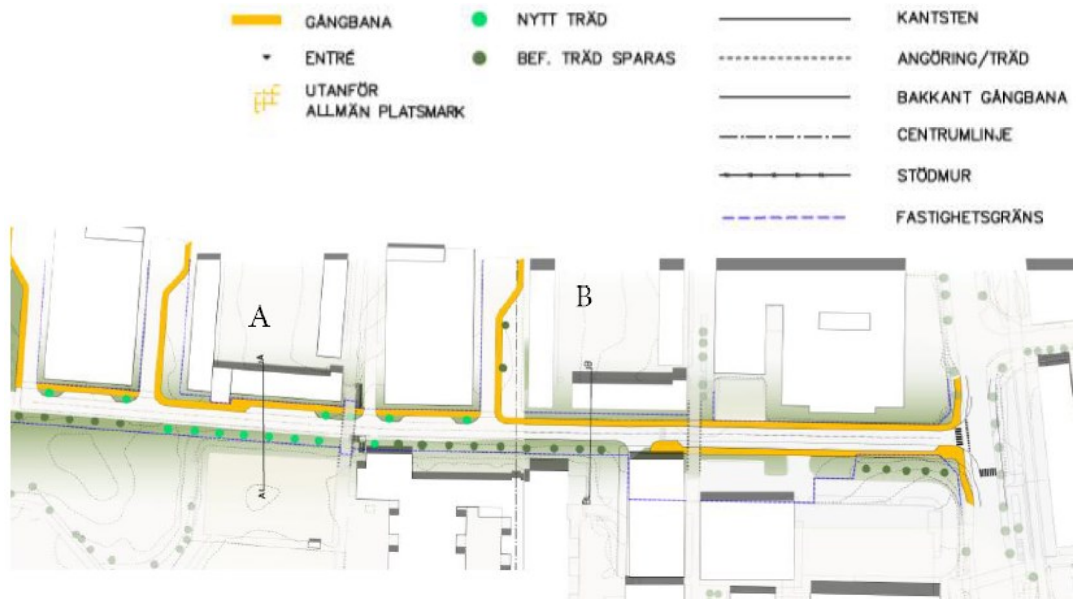
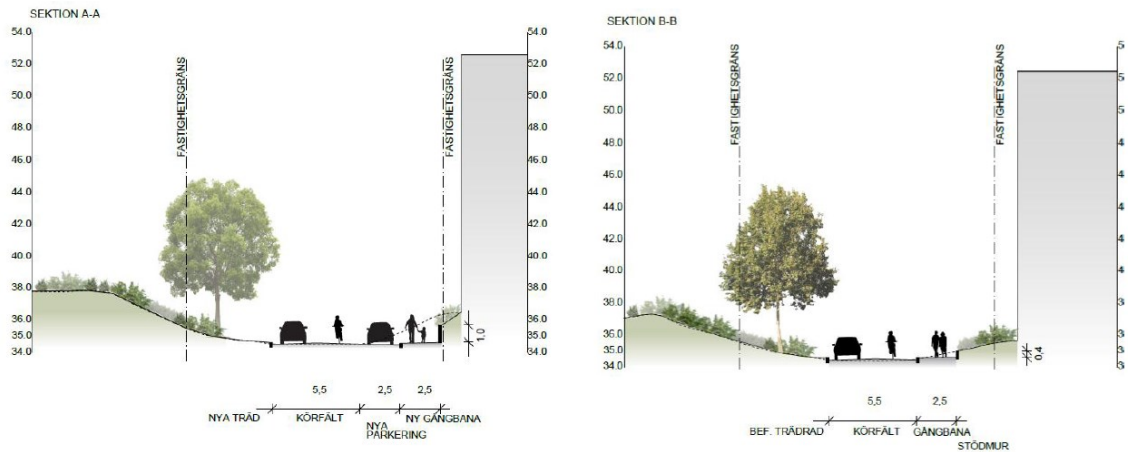


Illustration över de föreslagna kopplingar längs med Trondheimsgatan.



Sektion på Trondheimsgatan, A och B.

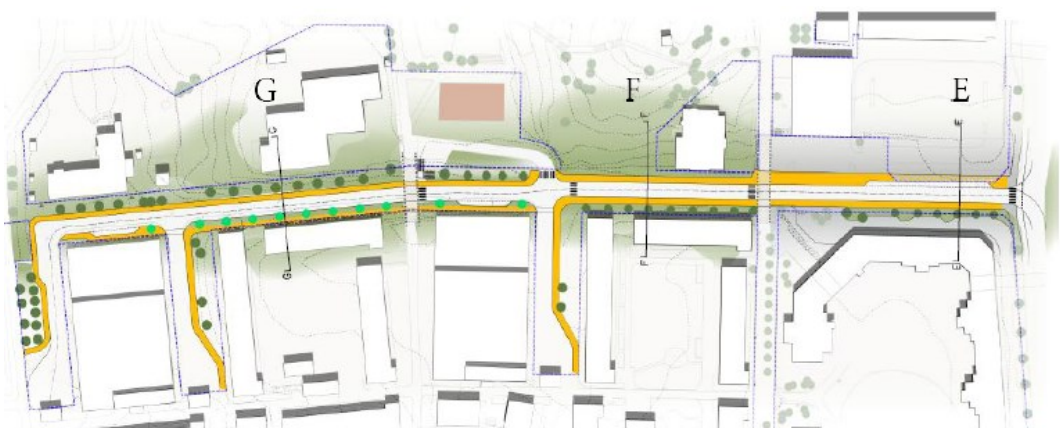
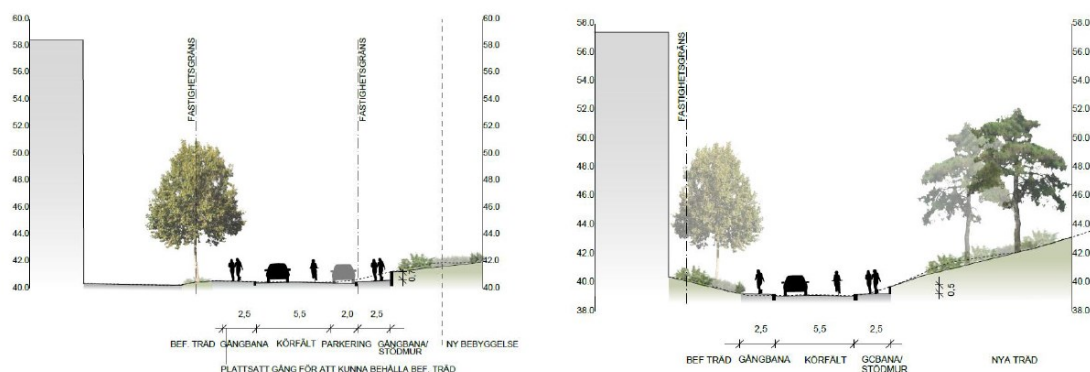


Illustration över de föreslagna kopplingar längs med Bergengatan.



Sektion på Bergengatan, E och F. Samtliga illustrationer: Kragh & Berglund.

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

Kollektivtrafik

Den befintliga tunnelbanebyggnaden för den norra uppgången föreslås att 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 10 meter från entré. Samtliga byggnader (förutom flerbostadshuset inom Ålesund 1 och flerbostadshuset inom Bergen 1 mot Edvard Griegsgången) kommer att ha hiss från garageplan till lägenhetsplanen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Befintliga ledningar för vatten och avlopp ska kunna användas, men nya anslutningspunkter kan bli aktuella.

El/Tele

Befintliga ledningar för el och tele 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. För att klara utrymningskrav utförs höghusen med Tr2-trapphus.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Naturmiljö

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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

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

Dagvatten

För Ålesund 1, Oslo 9 och Bergen 2 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 åtgärdsgränser 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 visar flödesberäkningarna att det dagvattenflödet kommer att öka, men endast på grund av att beräkningar tar med den ökade klimatfaktorn (1,25 för nederbörd). Den volymen som måste fördröjas till följd av det ökade flödet understiger de 20 mm som Stockholm stads åtgärdsnivåer rekommenderar. 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 omfang 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 som idag har en konsekvent höjdskala med befintliga centrumbyggnader i en våning och de högre bostadshusen i åtta våningar. Förslaget, genom bebyggelsens olika 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 samspela med befintlig bebyggelse och inte konkurrera med den konsekventa höjdskalen i övriga Husby. 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. De har placerats i den norra och i den södra delen av centrumbebyggelsen och i närheten av tunnelbaneuppgångarna och markerar själva centrumstråkets början och slut. Platserna markerar även vid de mest använda gångbroarna som binder ihop Husbys bebyggelsestruktur över Norgegatan.

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 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

Om bebyggelsen i Husby ska kompletteras är en placering i centrumområdets utkant att föredra. Variationen mellan höga hus och låga servicebyggnader påverkas, men samtidigt finns variationen kvar i andra delar av centrum.

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 rivas är ett karaktäristiskt inslag i centrummiljön. Stadsbilden blir tätare och ger färre möjligheter

till utblickar. Att täppa till mellanrummet bakom Husbykyrkan påverkar upplevelsen av kyrkan och är negativt för kulturvärdena.

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*. De gräs- och trädbevuxna partierna närmast gatan bör bevaras.

Den föreslagna arkitekturen avviker helt från den ursprungliga och husen blir ett nytt tydligt tillägg. Samtidigt anges i förslaget att hänsyn ska tas till omkringliggande bebyggelse. Det är bra att kulörförslaget strävar 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. Förändring av den ursprungliga miljön innebär viss negativ påverkan, men kulturmiljön som helhet fragmenteras inte utan kan fortfarande uppfattas. 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.

Sammanfattningsvis bedöms förslaget innebära små till måttliga negativa konsekvenser för kulturvärdena.



Bilderna visar vy från södra Husbyparken och den föreslagna bebyggelsens påverkan på Husbykyrkans siluett. Foto Bjerking, Illustration: Bergkrantz Arkitektur



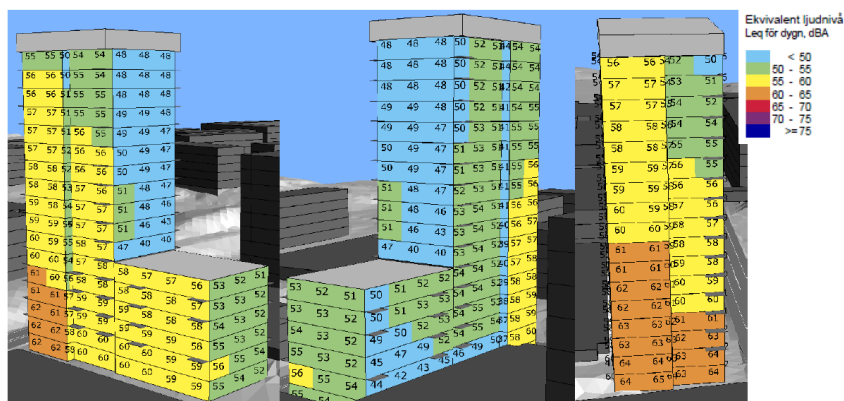
Bilderna visar vy från Husbyparken över södra tunnelbaneuppgången och torget. Bilden visar påverkan den föreslagna byggnaden får på vyn från Husbyparken. Foto Bjerking, Illustration: Bergkrantz Arkitektur

Störningar och risker

Buller

Den föreslagna bebyggelsen inom Oslo 9, Bergen 2 och inom Bergen 1 mot Edvard Griegsgången klarar bullerriktvärdena för bostäder (högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad). Den föreslagna bebyggelsen mot Norgegatan, inom Ålesund 1 och Bergen 1, utsätts för nivåer högre än de tillåtna riktvärdena i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnad (SFS 2015:216 och SFS 2017:359).

För byggnaden inom Ålesund 1 får mest utsatta fasad nivåer upp mot 65 dBA ekvivalent ljudnivå på våning 1 och över 60 dBA ekvivalent ljudnivå på våning 4-8.



Ålesund 1. Bilden visar ekvivalenta ljudnivåer vid fasad som inte når upp till förordningens krav utan vidare åtgärder.

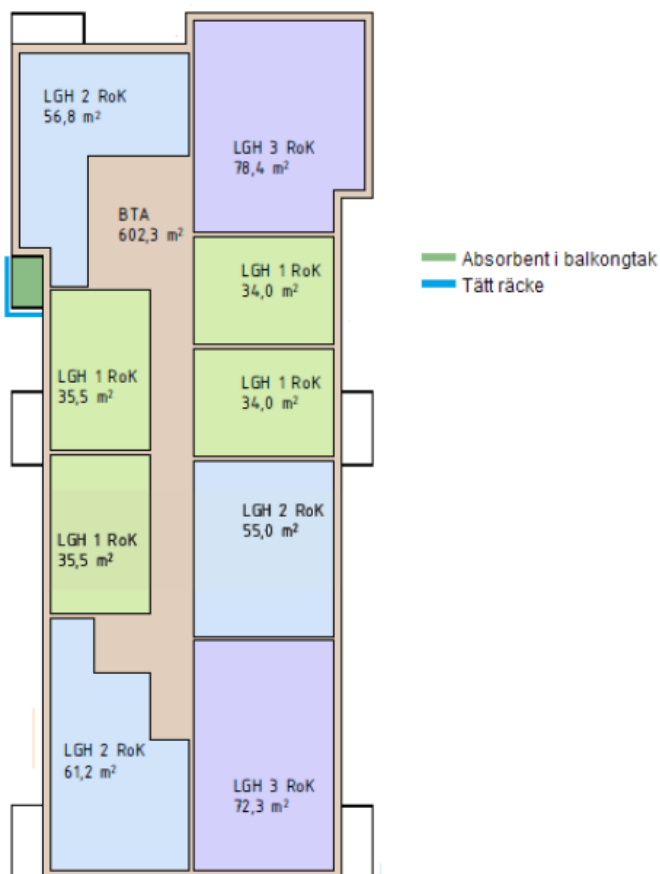
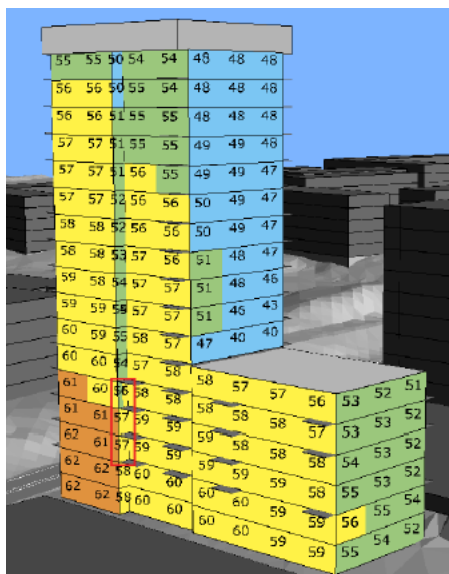
För att hantera de höga bullernivåerna har bygganden utformats med indrag i fasad för att skapa bullerskyddande fasader. Dock gör inte utformningen att nivåerna klaras för alla lägenheter.

Andel lägenheter som klarar gällande riktvärden

- högst 60 dBA vid fasad
- lägenheter om högst 35 m² som klarar högst 65 dBA vid fasad
- högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid vid minst hälften av bostadsrummen är 97,7 % procent, det vill säga 129 stycken.

Andel lägenheter som behöver bullerskyddsåtgärder är 2,3 %, det vill säga 3 stycken.

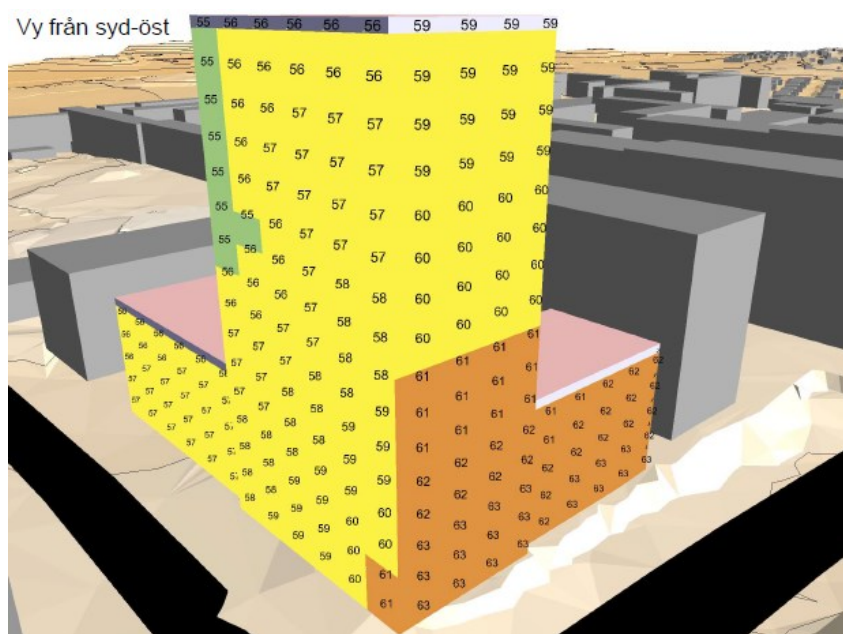
För att uppfylla riktvärdet på högst 55 dBA mot bullerdämpad sida för alla lägenheter krävs det balkonger med tätt räcke samt absorbenter i balkongtaket för tre lägenheter, Med denna åtgärd kommer ekvivalent ljudnivå att vara högst 55 dBA på bullerdämpad sida.



Bilden högst upp visar lägenheter som behöver bullerskyddsåtgärder. Bilden längst ned visar föreslagna bulleråtgärder.

Gemensam uteplats kan anordnas så att ljudnivån blir lägre än 70 dBA maximal ljudnivå respektive 50 dBA ekvivalent ljudnivå.

För byggnaden inom Bergen 1 mot Norgegatan får mest utsatta fasad nivåer upp mot 63 dBA.



Bergen 1. Bilden visar ekvivalenta ljudnivåer vid fasad som inte når upp till förordningens krav utan vidare åtgärder.

Byggnaderna är utformade med en kvartersform med loftgångar, vilket gör att bullret delvis kan hanteras genom planlösningar som skapar tyst sida. Dock gör inte utformningen att nivåerna klaras för alla lägenheter.

Riktvärdena överskrids för 27 lägenheter. Dessa lägenheter ges tillgång till ljuddämpad för minst hälften av bostadsrummen (se figur nedan). Tillgång till sådan ljuddämpad sida finns för 15 av de berörda lägenheterna (tre lägenheter per våning i låghusdelens samtliga fem våningsplan).

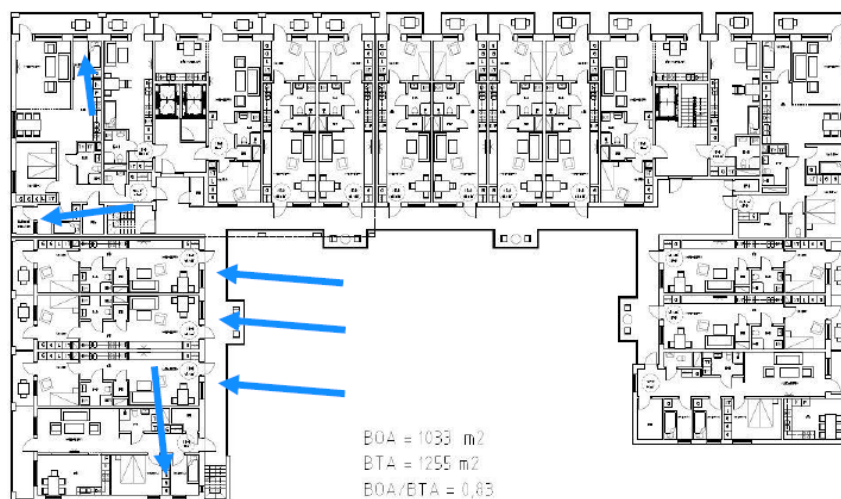
Andel lägenheter som klarar gällande riktvärden

- högst 60 dBA vid fasad
- högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid vid minst hälften av bostadsrummen är 89 % procent, det vill säga 105 st.

Andel lägenheter som behöver bullerskyddsåtgärder är 11 %, det vill säga 13 stycken.

För de 13 berörda lägenheter (de 5 gavellägenheterna i låghusdelen samt hörnlägenheterna i högdelen 7 lägsta våningar)

behövs åtgärder i form av exempelvis delvis inglasning av balkong.



Tyst sida normalplan. Blå pil markerar tyst sida.

Gemensam uteplats kan anordnas så att ljudnivån blir lägre än 70 dBA maximal ljudnivå respektive 50 dBA ekvivalent ljudnivå.

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.

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. Byggnaderna behöver konstrueras på så sätt att markvibrationer orsakade av passerande bil- och tunnelbanetraffic inte sprids till byggnaderna. Frågan kommer att behöva utredas ytterligare inför granskningskedet.

Översvämningsrisker

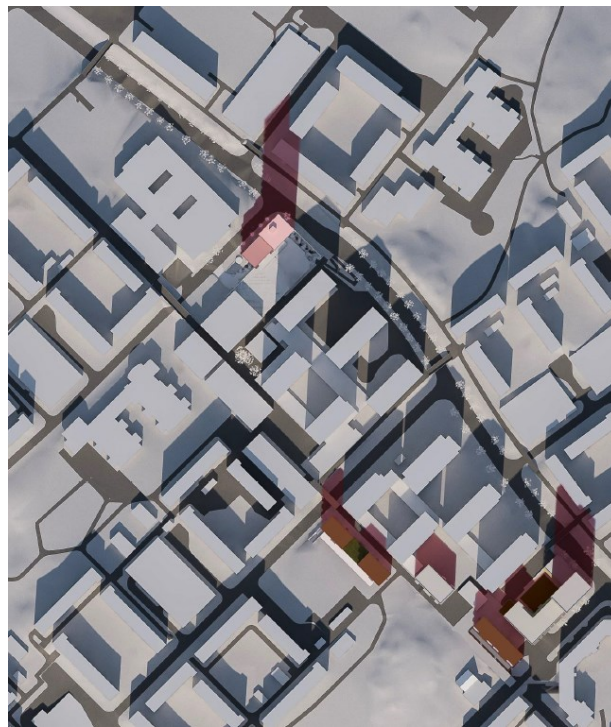
Vid extrema regn, exempelvis ett 100-årsregn, uppstår dagvattenflöden inom delar av planområdet som dagvattenlösningarna inte är dimensionerade för att klara. Det är därför viktigt att planera höjdsättningen så att dagvattnet kan avrinna bort från byggnader via sekundära avrinningsvägar vidare ut på närliggande lokalgator eller grönytor.

Ljusförhållanden och lokalklimat

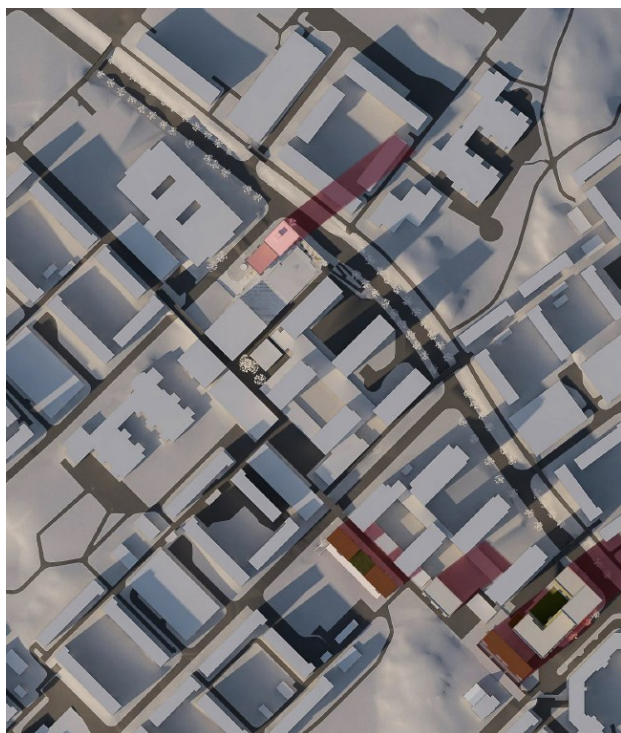
Planförslaget innebär påverkan på de intilliggande fastigheterna främst norr och öster om den föreslagna bebyggelsen. De byggnaderna som ger störst skuggpåverkan är de föreslagna sextonvåningshusen. Under morgonen vid vårdagjämningen kommer det södra huset att skugga det befintliga flerbostadshuset inom 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 kommer det norra huset att kasta slagskugga över grönområdet norr om Norgegatan och det södra huset över Nidarosparken.



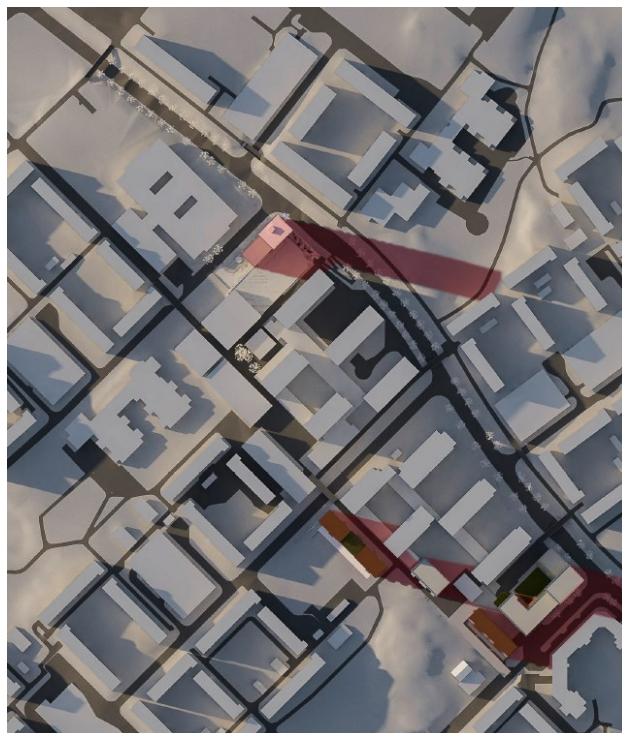
Vårdagjämning kl 09:00



Vårdagjämning kl 12:00



Vårdagjämning kl 15:00



Midsommarafton kl 18:00

Barnkonsekvenser

Planförslaget tar inte några lek- eller parkytor i anspråk utan utgörs av platser som redan är bebyggda med butiksbyggnader eller parkeringsgarage. 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.

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 Greigsgången innebär att det blir en ökad interaktion mellan inomhus och utomhus och 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 att 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 270 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

Samråd 12 mars 2019 – 26 april 2019

Granskning januari 2020

Antagande juni 2020

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.

Huvudmannaskap

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

Avtal

Innan detaljplan antas ska en överenskommelse om exploatering upprättas mellan staden och byggaktören. Överenskommelsen reglerar kostnader, ansvar, tidplan med mera.

Exploateringskontoret ansvarar för att de avtal som krävs upprättas mellan staden och berörda parter.

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 och Akalla 4:1.

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

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget medger bostäder och centrum för kvartersmark. För allmän platsmark medges gata för fordons- och gångtrafik samt torg. För vissa delar av både kvartersmark och

allmän platsmark medges även att marken ska vara tillgänglig för tunnelbanetrafik i tunnel under mark med tillhörande anläggningar samt entré till tunnelbanan.

Fastighetsbildning

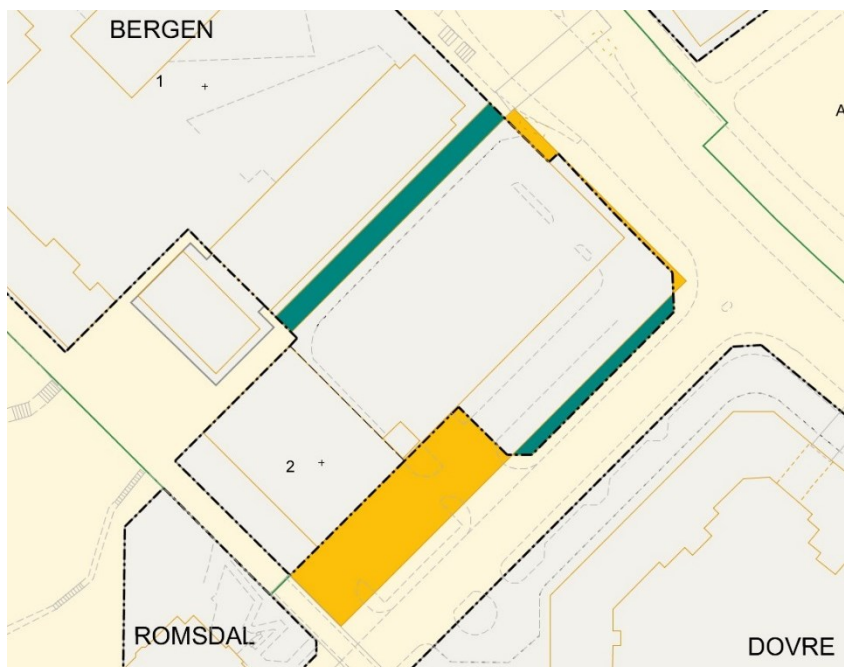
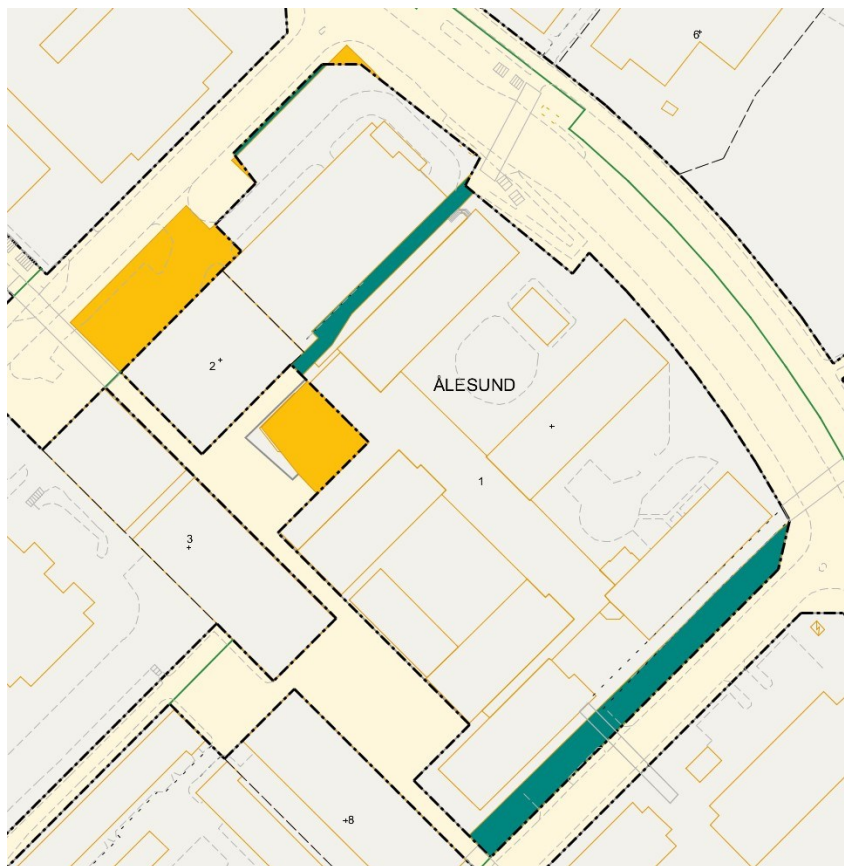
Lantmäterimyndigheten svarar för de fastighetsbildningsåtgärder som behövs på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Lämpligheten avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark för bostad 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. Det kan ske genom fastighetsreglering.

De ytor som planläggs för torg över fastigheterna Ålesund 1 och Bergen 1 är gångbanor som i tidigare detaljplan reglerats genom planbestämmelsen x. För att säkerställa allmänhetens framtida tillträde till dessa har de i och med denna detaljplan planlagts som allmän platsmark. Gångbanorna är idag underbyggda med parkeringsgarage inom respektive fastighet. För att möjliggöra för parkeringsgarage även i framtiden medger plankartan därför möjlighet för 3D-fastighetsbildning för parkeringsgarage för bostads- och centrumändamål under dessa ytor.



Kartorna illustrerar de fastighetsregleringar mellan kvartersmark och allmän platsmark som blir aktuella. Gula områden ska utgöra kvartersmark. Turkosa områden ska utgöra allmän platsmark.

Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns behov av gemensamhetsanläggning för angöringsväg. Markreservat för gemensamhetsanläggning (g1) har avsatts där gemensamhetsanläggningen ska lokaliseras.

Planen möjliggör även för gemensamhetsanläggning för parkeringsgarage (g2) för inom Ålesund 1 och Bergen 1. De planerade bostäderna inom Bergen 1, norr om Edvard Griegsgången, som inte har möjlighet till parkeringsgarage skulle därmed kunna säkerställa sitt parkeringsbehov.

Ledningsrätter

I och med planläggning av allmän platsmark till kvartersmark kan finnas behov av ledningsrätter. Frågan kommer att utredas vidare inför granskningskedet.

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. I övrigt väntas inga utgifter för kommunala anläggningar uppstå eftersom infrastrukturen redan finns i området.

Ersättning vid markförvärf/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, förutom i ett fall inom tomträttsfastigheten Bergen 2.

Inom del av tomträttsfastigheten Bergen 2, vid den södra tunnelbaneuppgången, är byggaktören och staden överens om att det ska byggas bostadsrätter efter försäljning av mark i form av friköp.

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.

Genomförandetid

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