

**Handläggare**  
Oskar Bergström  
Telefon 08-508 27 130**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete för Anholt 1 m.m. i stadsdelen Kista (375 lägenheter, förskola och ungdomsgård)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och beslutar att förslag till detaljplan ska upprättas i enlighet med kontorets utlåtande.

Anette Scheibe Lorentzi

Bo Bergman

Fredrik Legeby

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadskontoret har genomfört plansamråd för Anholt 1 m.m. Planområdet är beläget i stadsdelen Kista och omfattar fastigheterna Anholt 1, Ålborg 1 och del av Akalla 4:1. Planförslaget innebär i huvudsak ca 375 nya lägenheter varav ca 250 hyreslägenheter och 125 studentlägenheter samt en ungdomsgård och förskola. Centralt i planarbetet är att skapa attraktiva offentliga vistelsezoner med platsbildningar och stråk.

Samråd för föreslagen detaljplan pågick under perioden 28/1-11/3 2014. Under samrådet har 77 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller gestaltning, ledningsfrågor, parkeringssituation och tillgänglighet. Länsstyrelsen har synpunkter av planteknisk karaktär men för övrigt delar man kontorets bedömning om att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Stadsdelen anser förslaget ligga väl i linje med framtagna strategiska beslut och har inget att invända mot förslaget. Dock skickar man med ett antal önskemål om bl.a. några lägenheter för människor med särskilda behov av stöd och att höghusets tak görs allmänt tillgängligt för att kunna inrymma service. Trafikkontoret

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

anser att parkeringssituationen behöver ses över för besökande till idrottshallen samt att lastzonen inte kan delas med korttidsparkering genom skyltning och att parkeringstalet för cyklar behöver öka vad gäller studentlägenheterna. Stadsmuseet ser gärna en professionellt utformad arkitektur av hög kvalitet. Skönhetsrådet avstyrker planen med hänvisning till det höga husets omotiverade placering inom kvarteret men ställer sig i helhet positivt till exploateringen. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar en mindre skuggpåverkan, lägre exploatering, inget höghus, ingen genomfartstrafik, mer grönytor och en bättre anpassad arkitektur. Utöver inkomna synpunkter har namnlistor inkommit med totalt 578 namnunderskrifter där man motsätter sig förslaget eller delar av förslaget.

## Utlåtande

### Bakgrund

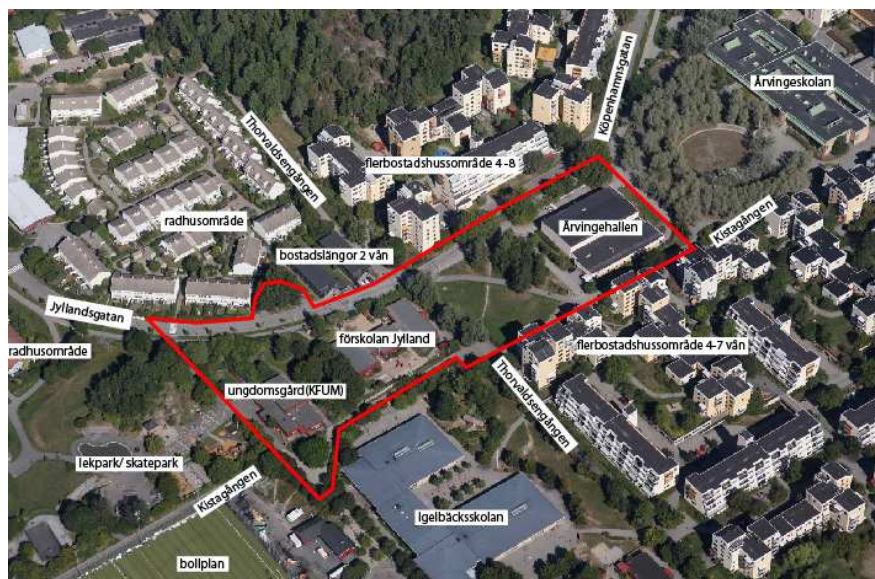
Den 7 februari 2013 markanvisade Exploateringsnämnden fastigheterna Anholt 1 samt delar av fastigheterna Ålborg 1 och Akalla 4:1 till JHCS Fastigheter AB. Markanvisningen gäller ca 250 lägenheter i flerbostadshus varav ca 150 studentlägenheter med förskola och ungdomsgård.

Planområdet ligger i stadsdelen Kista, ca 300 m från Kista centrum med galleria, tunnelbana och bussterminal. Planområdet avgränsas av gång- och cykelvägar i alla väderstreck. Strax norr om planområdet sträcker sig Jyllandsgatan som kopplas ihop med Köpenhamngatan genom en bussgata. I området finns Ärvingeskolan, Igelbäckskolan, idrottshall (Ärvingehallen) och aktivitetsytor, såsom lekpark/skatepark och Ärvinge bollplan. Planområdet omfattar hela fastigheten Anholt 1 och Ålborg 1 och del av Akalla 4:1, och omfattar ca 19 500 kvm mark. Staden äger fastigheterna Anholt 1, Ålborg 1 och Akalla 4:1. JHCS Fastigheter AB är tomträttsinnehavare till fastigheten Anholt 1.

### Befintlig bebyggelse

Kista är Stockholms yngsta stadsdel och den sista som byggdes på norra Järvafältet. Stadsplanen är från 1969 där de tre stadsdelarna Akalla, Husby och Kista bildar en s.k. bandstad. Kista kan delas in i tre områden. I mitten finns Kista centrum med galleria och tunnelbana, i väster finns ett bostadsområde och öster om centrumet finns ett arbetsplatsområde med i huvudsak IT-företag. Här finns också KTH:s ICT-skola och data- och systemvetenskapliga institutionen vid Stockholms Universitet. Kista är en modern ABC-stad som även kallas för Kista Science City. Planområdet ligger i delen med bostäder och gränsar till Järvafältet i sydväst. Inom planområdet finns två friliggande byggnader i en våning med platt tak med fasader i rödmålat trä. Den norra byggnaden används som förskola, (förskola Jylland) och den södra som en ungdomsgård (KFUM). I den norra delen finns en idrottshall (Ärvingehallen) uppförd i tegel. På ömse sida om planområdets norra del finns

flerbostadshus i varierade höjder om 4-8 våningar som är uppförda på sent 1970- tal. Husen är uppförda i en tydligt sammankopplad struktur där byggnadskropparna varierar i höjd och placering. Fasadmaterial är ljus puts. Söder om planområdet finns en skolbyggnad (Igelbäckskolan) i en våning med rödmålade träfasader. Norr och väster om planområdet finns ett större radhusområde. som delas i två delar av Jyllandsgatan. Radhusbebyggelsen varierar mellan 1-2 våningar.



*Flygfoto. Röd markering visar ungefärlig planområdesgräns.*



*Bussgatan som förbinder Jyllandsgatan med Köpenhamnsvägen.*



*Grönytan som föreslås för ny bebyggelse i form av studentlägenheter.*

### **Tidigare ställningstaganden**

#### **Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010)**

Kista pekas ut som en viktig regional stadskärna för Stockholm, Sollentuna och Häggvik. Kista kännetecknas av många företag inom informations- och kommunikationsteknologi som bidrar till att utveckla Kista Science City med sitt kunskapsintensiva näringsliv.

#### **Promenadstaden- Översiktsplan för Stockholm 2010**

Enligt översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010 är planområdet markerat som tät stadsbebyggelse. Kista är markerad som en tyngdpunkt med ett utvecklingsbart samband till Spånga, Barkaby, Sollentuna m.m.

#### **Vision Järva 2030**

Den 20 april 2009 godkändes Vision Järva 2030 av kommunfullmäktige. Ambitionen är att stärka sambanden mellan och inom norra och södra delarna av Järva. I visionen har nio utvecklingsteman tagits fram vilka är följande:

- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Länka samman stadsdelar,
- Koppla ihop gatunät där det gör nytta
- Utveckla de centrala stråken
- Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse
- Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta
- Gör gångvägnätet tydligare och använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet



Helenelund- Kista- Spånga pekas ut som ett centralt stråk som behöver stärkas och utvecklas. I det sambandet ingår Kistagången som binder samman Kista med Järvafältet.

### Gällande detaljplan

För planområdet gäller två detaljplaner. PL 7568 (LK 1976) anger aktuellt område för allmänt ändamål med stora delar prickmark och en del av marken är planlagt för parkmark. Delar är reserverade för allmän gångtrafik och ledningsområde. Högsta byggnadshöjd är 4,0 m. PL 7673 (LK 1976) anger aktuellt område för allmänt ändamål.

### Stadsmuseets klassificering

Stadsmuseet har inte inventerat Kista, och stadsdelen har därför inte klassificerats.

### Samrådsförslag

I Kistagångens sydvästra del mot Järvafältet föreslås 125 lgh (hyresrätter) inom fastigheten Anholt 1 som är fördelade på 1-3 rok. Närmast Järvafältet i väster inryms en förskola om 5 avdelningar (ca 100 barn). Inom fastigheten Ålborg 1 i öster föreslås ca 250 studentlägenheter fördelade på lägenhetsstorlekar mellan ca 25-35 kvm. En ungdomsgård om ca 400 kvm i två plan föreslås i den norra byggnaden.

Bussgatan mellan Jyllandsgatan och Köpenhamngatan föreslås öppnas för övrig trafik. Med det skapas en bättre trafikmiljö där gatan rustas upp, görs mer tillgänglig och trafiksäker.



*Perspektiv som visar planområdet med hyreslägenheterna inom kv Anholt närmast i bild och studentlägenheterna inom kv Ålborg bakom (Utopia Arkitekter AB)*



*Situationsplan som visar ny bebyggelse inom kvarteret Anholt i väster och inom kvarteret Ålborg i öster. Röd markering visar ungefärlig planområdesgräns (PAJU Arkitektur och Landskap)*

### Anholt 1- Hyresrätter och förskola

Föreslagen bebyggelse påminner om en bebyggelsestruktur som redan finns i närområdet med sammansatta byggnadskroppar som bildar en skyddad gård med gröna släpp och genomblickar in till kvarteret. Bebyggelsen är lägre mot Järva fältet likt omkringliggande bebyggelse för att sedan trappas upp mot Kista centrum. För att kunna möjliggöra ett underjordiskt garage är gården upphöjd i förhållande till Kistagången. Med det skapas också en mer skyddad gård som kan berika boendekvaliteten för de boende.



*Perspektiv som visar Jyllandsgatan med föreslagen bebyggelse inom kv Anholt (Utopia Arkitekter AB)*

### *Förskola*

Förskolan rymmer 5 avdelningar (ca 100 barn). Delen av gården närmast förskolan föreslås vara inhägnad med staket och grindar för att skapa en mer skyddad lekmiljö för barnen samtidigt som övrig del av gården tillägnas de boende. Förskolegården föreslås vara ca 700 kvm, vilket innebär ca 7 kvm utomhusyta/ barn.

Gårdsutformningen ska studeras närmare, i det fortsatta arbetet, i samråd med förskolan.

### *Gård och förgård*

Med hänsyn till områdets läge i förhållande till befintliga grönytor och närheten till det regionala grönstråket Järvakilen har stor omsorg lagts på förbindelsen mellan gården och det omgivande park- och naturlandskapet. Tydliga entrérum och vyer utformas med ambitionen att park- och naturlandskapet ska nå ändra fram till bostadsgården.

För är att minimera hårdgjorda ytor föreslås gårdens gröna golv besås med en ängsyta i en humusrik grusbädd vilket ger en tålig och flexibel yta som går att beträda. Gårdsentréer tillgängliggörs genom stråk som hårdgörs i ett avvikande material. Träd och buskar står som solitärer eller i mindre grupper. Inne på gården planteras endast mindre träd eller buskar. På förgårdsmarken planteras större träd bl.a. för att skapa tydliga entréer.

Gårdsentréer/ huvudentréer ordnas med en hårdgjord yta som famnar entrérummen och skapar tydliga entréplatser. Entréer mot Kistagången och Jyllandsgatan ordnas med en enklare entréplats och cykelparkering.

### **Ålborg 1- Studentlägenheter, ungdomsgård och centrumändamål**

Kvarteret består av fyra skarpskurna volymer med identisk planform med varierande höjder om 5-16 våningar och rymmer ca 250 studentlägenheter.

Byggnaderna definierar ett tydligt gårdsrum som dels präglas av betongelementens mustiga kulörer, dels av den sparsmakade markplaneringen med en krans av träd kring en infiltrationsyta. Byggnaderna avslutas uppåt skulpturalt med varierande taklutningar.





*Perspektiv som visar Kistagången, torgytan och bebyggelsen inom kv Ålborg 1 (Utopia Arkitekter AB)*

### ***Samlingslokal (Ungdomsgård)***

Ungdomsgården placeras i kvarterets norra byggnad och är i två våningar varav en är under mark dit mer störande verksamheter hänvisas. Ungdomsgårdens placering och entré har placerats för att inte störa kringboende samtidigt som Kistagången och torgytan kan aktiveras och bidra till stadslivet. Befintlig ungdomsgård på fastigheten Anholt 1 rivs och verksamheten flyttar till fastigheten Ålborg 1. För att undvika ett längre avbrott i ungdomsverksamheten under tiden nuvarande lokal rivs och den nya lokalen byggs, kommer ungdomsgården tillsammans med studentbostäderna att byggas i en första etapp.

### ***Centrumändamål (café) och utemiljö***

För att aktivera Kistagången ytterligare ska centrumändamål (café) inrymmas i del av entréplan, i byggnaden med kortsidan mot Kistagången. Entrén är placerad på kortsidan mot Kistagången där en mindre yta framför kan användas för uteservering och ska ges en torgkaraktär. Torgytan ska trappas ned mot Kistagången och göras användarvänlig.

### ***Gård och förgård***

Fastigheten rymmer publika verksamheter som samlingslokal (ungdomsgård) och centrumändamål (café). Med det ges gården och förgårdsmarken en mer publik karaktär där gården kan bli en naturlig samlingsplats och nås från flera håll. Till större delen hårdgörs gården och förses med sittplatser, trädplanteringar, enstaka cykelparkeringar och sopnedkast. Gården innehåller också en cirkulärt formad infiltrationsyta som tidvis kan vara en vattenspegel.



Entréytor förtydligas med en hårdgjord beläggning som inordnas i entrénischer och skapar mindre förgårdsplatser.

### **Ärvingehallen (Idrottshall)**

Med förslaget så bekräftas idrottsverksamheten i detaljplan med användningen (R) idrott från att vara allmänt ändamål (A) i gällande detaljplan. I anslutning till idrottshallens entré möjliggörs även en handikapparkering. Parkeringsplatsen ligger inom yta markerat som GATA 1 på plankartan.

### **Omgivande miljö, park, gaturum och vistelseyta med torgkaraktär**

Mellan Ärvingehallen och studentlägenheterna föreslås en yta med torgkaraktär som fyller flera funktioner, såsom vistelseyta till ungdomsgården och idrottshallen men även angöring och parkering (handikapparkering för idrottshallen).

Utanför ungdomsgården skapas en platsbildning i form av ett trädäck. Platsen kommer att ligga i skugga stora delar av dagen men kommer att användas framförallt kvällstid.

Markbeläggningen på vistelseytan ska tydligt kunna skiljas från omgivande asfalterade ytor genom ett annat markmaterial för att tydligt tolkas som en vistelseyta där trafiken är underordnad. Platsen föreslås ges en effektbelysning som kan skapa ett rum även under kvällstid och öka känslan av trygghet. I anslutning till idrottshallen föreslås en handikapparkering.

### **Kistagången**

Under planarbetet har Kistagången setts som ett viktigt stråk och en koppling till intilliggande stadsdelar och Järvafältet (se rubriken tidigare ställningstaganden). Ett viktigt mål i planarbetet har varit att skapa förutsättningar för ett aktivare, attraktivare, tryggare och tydligare stråk. Norr om Ärvingehallen har stråket planteringsytor med träd som är placerade för att skapa en böljande rörelse genom stråket. Karaktären av parktorg utvidgas för att omfatta även nedre delen av kvarteret Ålborg. Nya träd planteras i och längs med ytan för att ta ner skalan och för att skapa en grön sammanhållen karaktär.

Vid platsbildningen mellan Kistagången och Thorvaldsengången föreslås ett avvikande markmaterial samt sittplatser. En grusad yta föreslås vid det norra hörnet för att möjliggöra en friare rörelse på gångstråken. Ny belysning föreslås längs med aktuell del av Kistagången. Entrén till Ärvingehallen föreslås förtydligas genom en trappa från Kistagången.

Längs med kvarteret Anholt breddas stråket för att ge det mer dignitet. Gångbanan vid platsbildningen i höjd med Anholts södra del dras rakt fram. Med ovan nämnda åtgärder kan exploateringen bidra till att Kistastråket upplevs tryggare.

I projektet har platsen där Kistagången möter Järvaområdet och det nya gångstråket från Rinkeby pekats ut som lämplig plats för en grönkompensationsåtgärd. Frågan kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

### **Thorvaldsengången**

Thorvaldsengångens läge justeras västerut vilket ger en bättre koppling över Jyllandsgatan. Med exploateringen behöver de fyra större träden (pilar) tas ned. För att bevara känslan av ett grönstråk kommer träden ersättas med nya.

### **Lekpark/ skatepark Trudilutten**

Den trädbevuxna kulle som ligger i nordöstra hörnet av lekparken/ skateparken kommer dölja de norra delarna av bebyggelsen från parken sett. De centrala delarna av kvarteret, med kopplingen upp till bostadsgården, kommer dock fungera som fond för den övre halvan av parken. En trappa och grön slänt med träd förbinder parken med den underbyggda gården som ligger ca 3,5 meter över parknivå.

### **Ny gatutformning**

Genom att bussgatan öppnas och får en ny gatutformning behöver några träd tas ned inom den aktuella gatudelen. Nästan lika många kommer kunna ersättas och placeras där det finns plats inom aktuell sträcka. För att minska de hårdgjorda ytorna föreslås de asfalterade ytorna norr om Köpenhamngatan i höjd med de befintliga terrasshusen ersättas med gräs och träd. I och med de nya angöringsplatserna och tillkommande trädplanteringar kommer gång- och cykelbanans sträckning flyttas något söderut. Med det hamnar gång- och cykelbanan längre bort från gatan, vilket bidrar till ett säkrare stråk för framförallt barn och unga.

## **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 översiktplan. 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.

### Grönvärden, gångstråk och grönkompensation

Med förslaget så exploateras del av fastigheten Ålborg 1 med studentlägenheter som idag utgörs av en grönyta och är planlagd för allmänt ändamål (A). Grönytan innefattar en asfalterad gångväg och en upptrampad stig, för övrigt används grönytan i mindre utsträckning. Genom att ovan beskrivna gångförbindelser försvinner med exploateringen hänvisas gående till närliggande gångstråk. Gångförbindelserna bedöms vara fortsatt mycket goda, både inom bostadsområdet och mellan stadsdelarna.

Med exploateringen försvinner fyra större träd (pilar) längs med aktuell del av Thorvaldsengången. Nya träd planteras inom aktuell sträcka av parkvägen. I samband med ny gestaltning av Jyllandsgatan kommer några träd längs med gatan behöva tas ned, men samtliga ersättas med nya i en ungefärlig placering som de befintliga.

Den nya gångförbindelsen som planeras över Järvafältet och binder samman Rinkeby med Kista, ansluter till Kistagångens sydligaste ände. Som en grönkompensation av föreslagen exploateringen har delen av Kistagången som möter Järvafältet identifierats som en lämplig plats att göra mer attraktiv. Hur platsen kan utvecklas kommer att studeras vidare i den fortsatta planprocessen.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Edsviken (havet) för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Edsviken (havet). Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till det allmänna ledningsnätet.

### Tillgänglighet

Tillgänglighetskravet om 10 m mellan angöring och bostadsentré klaras vid samtliga entréer förutom i byggnaden med långsidan mot Kistagången på Ålborg 1. Här är avståndet mellan bostadsentré och angöring 25 m. Dock möjliggörs handikapparkering på gården som uppfyller tillgänglighetskravet, varför en avvikelse bedöms kunna accepteras. Genom att busshållplatserna och övergångställena handikappanpassas förbättras tillgängligheten.

### Påverkan på stadsbild och kringliggande bebyggelse

Karaktäristiskt för norra Järva är den låga bebyggelsen mot Järvafältet. Även för kvarteret Anholt ges bebyggelsen en lägre höjd för att knyta an till den lägre bebyggelsen närmast Järvafältet. Bebyggelsen stiger från två våningar till sex våningar och avslutas med fyra våningar mot parkstråket. Bebyggelsestrukturen med ihopkopplade volymer återfinns i angränsande hus. På andra sidan parkstråket byter föreslagen bebyggelse struktur till fyra byggnadskroppar placerade i en kvadrat med släpp mellan husen.

Husen varierar i höjd mellan fem till sexton våningar. Även kringliggande bebyggelse går upp i höjd med en tydlig nordväst-sydöstlig axel. Med förslaget så förtydligas gränsen mellan högre och lägre bebyggelse.

Aktuellt planområde utgör en del av ett servicestråk som sträcker sig längs med Kistagången, från Kista centrum till Järvafältet. Stråket skiljer sig från bostadsområdena på ömse sidor avseende innehåll, gestaltning och höjd. Genom att bebygga aktuell del av stråket kan även tillkommande bebyggelse skilja sig i både struktur, höjd och gestaltning. Med högre byggnader accentueras stråket tydligare.

Planområdet ligger i samma axel som Victoria Tower (41 våningar). Med förslagen högre byggnad förtydligas axeln och Kistagången som ett viktigt stråk i stadsdelen. Med en högre byggnad knyter förslaget också an till höghuset på Rinkebyterassen (16 våningar) som ligger på andra sidan Järvafältet. Med ovan nämnda bebyggelseförutsättningar bedöms förslaget som lämpligt i stadsbilden. Till bedömningen har även avstånd till kringliggande bebyggelse, ljusförhållanden och gaturum studerats.

#### Trafik och trafikflöden

För att klarlägga trafikflödena i området gjordes en trafikmätning under sju dygn (30 augusti- 5 september 2013). Mätningen visar att Köpenhamngatan trafikeras av ca 1800 fordon/dygn (varav 10 % tung trafik) och Jyllandsgatan av ca 1900 fordon/dygn. Med öppnandet av bussgatan har man i trafikutredningen uppskattat att ca 20 % (360 fordon/dygn) av den uppmätta trafiken på Köpenhamngatan kommer gå via den öppnade bussgatan. På Jyllandsgatan uppskattar man att ca 40 % (ca 760 fordon/dygn) av trafiken kommer gå via den öppnade bussgatan. Till detta tillkommer trafik från föreslagen exploatering vilken bedöms till ca 280 bilresor/dygn.

Detta innebär sammantaget att ca 1300 fordon/dygn eller ca 130 fordon/ maxtimme kommer att passera via den öppnade bussgatan. Med öppnandet av bussgatan för genomfartstrafik blir konsekvensen en betydlig ökning av trafiken på aktuell sträcka då endast bussar är tillåtna i dagsläget. Dock är trafikmängderna måttliga.

En avsmalning av gatan innebär att två fordon inte kan mötas och att inget fordon kan passera när en buss står vid hållplatsläget vilket skapar en lugnare trafikrytm och en trafiksäkrare plats för oskyddade trafikanter. En avsmalning innebär även att trafiken hamnar längre bort från både befintlig och föreslagen bebyggelse, vilket bidrar till lägre bullernivåer för boende.



### Buller

En bullerutredning har tagits fram. Beräkningarna visar att bullervärdena för de mest exponerade husen (befintliga) kommer öka med 2-3 dB, vilket är 58dbA som högst.

För den föreslagna bebyggelsen kommer man i huvudsak klara 55dBA (vid fasad). I kvarteret Anholt är det några lägenheter som exponeras för 56-57 dBA. Dessa lägenheter kan klara tyst sida för hälften av boningsrummen där bullernivåerna är 50-52 dBA.

För studentlägenheterna inom kv Ålborg klaras i huvudsak 55dBA (vid fasad). Några få lägenheter exponeras för 56 dBA. Studentlägenheterna är enkelsidiga vilket betyder att lägenheter inte kan klara tyst sida för hälften av boningsrummen. Några få lägenheter klarar inte 55dBA men sträcker sig runt hörn där bullernivån är 51-53 dBA.

### Ljusförhållanden

Det är främst bebyggelsen norr om planområdet som kommer påverkas av skuggning, främst på morgonen och mitt på dagen. På eftermiddagen påverkas de boende i mindre utsträckning.

Bebyggelsen söder om planområdet påverkas till viss del under sommarens seneftermiddagar. Sammantaget sker skuggpåverkan under några timmar på dygnet boende invid planområdet, vilket bedöms som en acceptabel konsekvens av föreslagen bebyggelse.

### Barnkonsekvenser

Idag används kvarteret Anholt av ungdomsgården och förskolan, vilket betyder att kvarteret utnyttjas av barn och unga under stor del av dygnets vakna timmar. I och med exploateringen får både ungdomsgården och förskolan nya och mer ändamålsenliga lokaler, dock minskas utemiljön för dessa verksamheter. Lokaliseringen av förskolan i direkt anslutning till lekparken/ skateparken (Trudilutten) ger dock ett mycket värdefullt komplement till förskolegården.

Med föreslagen placering av ungdomsgården tappas den starka kontakten med lekparken/skateparken. Närområdet är dock idag väl försett med aktivitetsytor såsom lekpark/skatepark, Ärvingeskolans parktorg, bollplaner och natur (Järvafältet). Exploateringen möjliggör också en upprustning av den offentliga marken runt fastigheterna. Lokaliseringen mellan skolorna Ärvingeskolan och Igelbäcksskolan medför dock bättre möjligheter att samarbeta och nå barn och unga från båda skolorna.

Hastigheten för biltrafik på Jyllandsgatan/Köpenhamngatan sänks i och med den avsmalnande gatusektionen vid busshållplatserna vilket ökar tryggheten för barn och unga vid övergångsstället. Den nya vägutformningen med angöringsplatser och träd förbättrar

också säkerheten längs med gång- och cykelstråket i och med att större delen av sträckningen hamnar längre bort från trafiken.

I och med ökad trafik kommer buller och luftföroreningar öka något. Färre träd och grönytor minskar också förmågan för området att binda partiklar.

Tryggheten i området och längs Kistagången ökar i och med att det blir ”fler ögon på vistelseytorna”. Hela Kistagången har stor betydelse eftersom stråket används dagligen av dessa grupper i området. Det idag otrygga hörnet mellan Årvingehallen och Jyllandsgatan blir en livlig plats när ungdomsgården flyttar in i lokalerna. Nya platsbildningar, såsom caféet med omgivande vistelseytor, entréplatsen utanför Årvingehallen och torgytan utanför ungdomsgården är positivt för barn och unga i området.

### **Plansamråd**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 28/1 – 11/3 2014. Under samrådet har närmare 77 yttranden inkommit. Utöver inkomna synpunkter har namnlistor inkommit med totalt 578 namnunderskrifter där man motsätter sig förslaget eller delar av förslaget. Samrådsmöte hölls som ett öppet hus den 27/2 2014 i Kista Träff, Kista Torg 7, där ca 100 personer närvarade. Den 3/3 hölls ett extrainsatt öppet hus i lokalen Gamla Biblioteket på Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 där ca 10 personer närvarade. Anledningen till det extrainsatta samrådsmötet var att samrådsmötet den 27/2 sammanföll med sportlovsveckan.

För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten, dnr 2012-02440. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

### **Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden**

Nedan redovisas en sammanfattning ämnesvis av det som framkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. I samrådsredogörelsen har även synpunkter rörande följande ämnen bemötts: allmänna trafikfrågor, kulturmiljö, tillgänglighet/avfallshantering, ledningsfrågor, lågfrekvent buller, grönyta, förskolegård, miljö kvalitetsbeskrivning, utsikt, markförhållanden, störningar från ungdomsverksamheten, räddningsväg, markanvisning, riksintresse för Bromma flygplats och dagvatten.

### **Vision Järva 2030/ Dialog/ Program**

Flera sakägare och boenden i området har varit kritiska till att man i förslaget inte tagit hänsyn till vad som beskrivs i Vision Järva 2030. Man har bl.a. hänvisat till specifika sidor, formuleringar och den kartbild som finns för Kista. Vision Järva 2030 har klart och tydligt markerat att dialogen med de boende är av vikt redan i ett tidigt skede vilket anses inte gjorts. Man ställer sig också frågan varför ett

programsamråd inte gjorts. Boende och sakägare anser att förslaget strider mot översiktsplanen då det där står att Vision Järva 2030 ska följas.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Vision Järva 2030 är ett visions- och målbildsdokument. Kontoret anser att förslaget är i linje med detta. Med förslaget skapas en mer varierad stadsmiljö, Kistastråket utvecklas och förstärks, fler hustyper kommer till och fler lägenhetstyper kommer till med flera upplåtelseformer. Kompletteringen kan göras och ta sig ett annat uttryck är befintlig bostadsbebyggelse då det tydligt ligger i institutionsstråket som är tydligt avskilt med gata/gångväg. Program har inte bedömts nödvändigt. Öppet hus har hållits vid två tillfällen.*

### **Arkitektur/ gestaltning/ stadsbild**

Enligt Rådet för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet) bör det högre huset inom kv Ålborg omarbetas så att det högre huset antingen utgår eller ges en placering och gestaltning som bättre stämmer med den framtida utvecklingen planen föreskriver. Vad gäller den del som innefattar förtätningen för bostäder (kv Anholt) anser rådet att färgsättningen bör mildras, men att denna del av området, med ett välbehövligt tillskott av bostäder, flätar bebyggelsegrupperna på var sin sida om planområdet samman på ett för helheten positivt sätt samtidigt som tillägget har en egen, samtida karaktär. I sin helhet ställer sig inte rådet negativt till exploateringen som sådan men med hänvisning till det höga husets omotiverade placering inom kvarteret vill rådet avstyrka planen i dess föreliggande form.

Stadsmuseet har inget att invända mot arkitekturen. Hur det föreslagna högre huset i 16 våningar kan komma att påverka omgivningen bör nog studeras med illustrerade siktlinjer och vyer från olika platser i omgivningen, inte minst Järvaområdet. De nya tätbebyggda husens framträdande former kommer att förändra områdets karaktär.

Flera sakägare, boende och allmänhet har ställt sig negativa till föreslagen bebyggelse och gestaltning som man menar avviker från gällande stadsplan och hur befintlig bostadsbebyggelse är utformad, både i skala, volym och färg. Man hade velat se en arkitektur som anpassar sig bättre till befintlig bostadsbebyggelse utan höghus. Flertalet boende och sakägare i närområdet anser att höghuset är för högt.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Föreslagen bebyggelse har medvetet gått från lägre till högre för att möta Järvaområdet på ett mjukt sätt som är karaktäristiskt på norra Järvaområdet. Kontoret finner föreslagen placering av höghuset som lämpligt utifrån samspelet med kringliggande volymer, övriga höghus kring Järvaområdet och längs Kistastråket, skuggpåverkan, att*

*ett höghus markerar och stärker Kistastråket som är ett viktigt huvudstråk från Kista centrum till Järvafältet.*

### **Hög exploatering**

Flera sakägare och boenden har varit kritiska till varför man ökat antalet lägenheter från ca 250 lägenheter, som föreslogs i Start-PM, till ca 375 lägenheter som föreslogs i samrådsförslaget. Sakägare och boende anser att exploateringen är för hög på föreslagen plats och är högre än övrig bostadsdel i Kista. Exploateringskontoret konstaterar att antalet bostäder har ökat sedan planarbetet påbörjades vilket kontoret anser vara bra och bidrar till stadens övergripande mål för stadsplaneringen med nya bostäder i attraktiva miljöer för en växande befolkning i ett kollektivtrafikhärläge, vilket väl stämmer överens med översiktsplanen.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Vid Stadsbyggnadsnämnden den 18 april 2013 beslutade nämnden att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut om att starta planarbete för Anholt 1 mm. Därutöver, anförde nämnden följande: "Den föreslagna nya bebyggelsen i kvarteret Anholt innebär många nya hem med varierad arkitektur på en plats med goda kollektivtrafikförbindelser. Stadsbyggnadsnämnden konstaterar att fler studentbostäder är en angelägen fråga och att Kista är en plats med flera höga byggnader. Vi anser därför att en betydande höjning av förslagets tio våningar höga studentbostadshus ska prövas inom ramen för det kommande planarbetet."*

*Förutsättningarna för en högre byggnad på föreslagen plats har bedömts som goda. Kontoret finner den högre exploateringsgraden lämplig. Dels är Kista utpekad som en tyngdpunkt i översiktsplanen och en regional kärna i RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholm) för sitt strategiska läge med bra kollektivtrafikförbindelse och attraktivt läge med närhet till stora grönytor och bra service.*

### **Skuggpåverkan**

Sakägare och boende anser sig få en orimlig hög skuggpåverkan med föreslagen bebyggelse.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Med förslaget kommer sakägare och boenden i befintliga lägenheter få en viss skuggpåverkan, upp till någon timme per dag. Samtliga lägenheter kommer fortfarande få stora delar dagsljus. Avvägningen mellan skuggpåverkan på befintliga bostäder och föreslagna volymer bedöms som lämplig. Solstudier finns bilagt ärendet som redovisar för skuggpåverkan.*

### **Öppnande av bussgatan för genomfartstrafik**

Trafikförvaltningen (Storstockholms Läns Landsting) har inga synpunkter på öppnandet av bussgatan för allmän trafik. I



trafikförvaltningens stomnäsplan finns en utpekad stomlinje mellan Vällingby och Danderyd, som bl.a. förbinder Rinkeby-Kista. Exakt dragning eller tidpunkt för genomförande prövas inte i stomnäsplanen.

Flera sakägare och boenden har ställt sig negativa till öppnande av bussgatan. Man anser att trafiken kommer öka, trafiksäkerheten minska och luftkvaliteten bli sämre. Många barn passerar gatusnittet i idag vilket kommer bli otryggt när bussgatan öppnas upp för genomfartstrafik anser man.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Under maxtimmen beräknas flödet uppgå till ca 100-120 fordon/tim i höjd med dagens bussgata. Det kollektivtrafikhäna läget gör platsen lämplig att bebygga då fler kan använda mer hållbara transportalternativ, såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Inga nya vägar behöver anläggas och bilparkeringsnormen hålls nere för att främja mer hållbara transportalternativ. Miljökvalitetsnormerna för luft är idag långt under riktvärdena. Förslaget bedöms inte försämra luftkvaliteten så att miljökvalitetsnormerna överskrids. Föreslagen gatuutformning bedöms göra det mer trafiksäkert än idag med tydligare övergångsställen, avsmalning av gata som motverkar höga hastigheter och nedsänkt kantsten för att göra det mer trafiksäkert för cyklister.*

### **Parkering**

Trafikkontoret förordar ett cykelparkeringstal på 1,75–2,5 för studentlägenheter. För idrottshallen förordar Trafikkontoret 10-40 cykelparkeringsplatser per 100 besökare eller åskådarplatser till idrottsanläggningar. Boende och sakägare anser att cykelparkeringstalet för hyreslägenheterna är lågt och borde höjas.

Trafikkontoret framför att det inte är möjligt att skylta för dubbelanvändningen lastzon och korttidsparkering.

Trafikkontoret meddelar att det inte framgår hur parkeringsbehovet till idrottshallen ska ordnas, förutom en handikapparkering. Då gatuparkering saknas på Köpenhamngatan intill idrottshallen finns det risk för att ytan som benämns GATA 1 får funktion som angörings- och parkeringsplats istället för önskad torgkaraktär. Handikapparkering intill idrottshallen är olämpligt placerad då den medför backande rörelse över torgytan där många barn och unga förväntas röra sig. Även enstaka sakägare och boenden i området pekar på bristen av besöksparkering kopplat till idrottshallen (Ärvingehallen) men att även parkeringssituationen i stort är ohållbar.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Trafikkontorets synpunkter och delvis boende och sakägares synpunkter på gatubredder, cykelparkeringstal, lastzon, besöksparkering; kräver vidare dialog med trafikkontoret för att komma fram till en lämplig lösning. Gällande boendes och sakägares synpunkter kring en ohållbar parkeringssituation i området i stort är det en fråga som föreliggande detaljplanen inte hanterar. Då det handlar om en enstaka handikapparkering vid idrottshallen som behöver backa för att kunna vända anser kontoret det som en acceptabel lösning.*

**Buller**

Boende och sakägare anser att bullersituationen kommer bli ohållbar. Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas menar Trafikförvaltningen (Storstockholms Läns Landsting). För planerad bebyggelse som vetter mot gator som trafikeras av buss ska bostäderna utformas så att Socialstyrelsens- och Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Bullerberäkningarna visar en ökad ekvivalent ljudnivåökning på genomsnitt 2,5dBA vid fasad och högst 3 dBA vid gatufasaderna på Köpenhamngatan 30 (58 dBA) samt Jyllandsgatan 305 (57 dBA). Den ökade bullernivån ses som acceptabel för befintliga bostäder. För tillkommande bebyggelse överskrids riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för några av husen närmast Jyllandsgatan. Dessa lägenheter kan klara tyst sida för hälften av boningsrummen där bullernivåerna är 50-52 dBA. För studentlägenheterna inom kv Ålborg klaras i huvudsak 55dBA (vid fasad). Några få lägenheter exponeras för 56 dBA, men de sträcker sig runt hörn där bullernivån är 51-53 dBA. En bullerutredning för att visa på lågfrekvent buller ska tas fram till granskningsskedet.*

**Service**

Stadsdelsförvaltningen anser att höghusets tak skulle kunna göras allmänt tillgängligt genom att någon form av service tillåts här. Stadsdelsnämnden anmäler behov av 6-8 mindre lägenheter för yngre personer med funktionsnedsättning inom planområdet. Enstaka boenden och sakägare anser att mer service borde möjliggöras i planen.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Serviceboende inom planområdet behöver undersökas närmare tillsammans med byggherren. Service i bottenvåningen prioriteras högre än på taket för att gagna stadslivet på marken. Kontoret ser att mer service skulle kunna möjliggöras i bottenvåningen i*

*kvarteret Ålborg för att göra planen mer flexibel. Frågan studeras närmare tillsammans med byggherren.*

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- Bil- och cykelparkering för idrottshallen
- Ledningsfrågor
- Konflikten mellan lastzon och besöksparkering
- 6-8 lägenheter för serviceboende
- Grönyta och torgyta
- Hur förgårdsmarken möter gångväg
- Höghuset behöver brytas ned för att inte verka för storskaligt. Antingen genom att några lägenheter försvinner eller att utformningen bearbetas.

Följande material ska tas fram till granskningen

- Bullerutredning för lågfrekvent buller
- Dagvattenutredning

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

### **Tidplan**

Kontoret bedömer att granskning kan ske under okt-nov 2014. Ett antagande av planen bedöms kunna ske under dec-jan 2014/2015.

SLUT