



STADSBYGGNADSKONTORET  
PLANAVDELNINGEN  
Oskar Bergström  
Tfn 08-508 27 130

SAMRÅDSREDOGÖRELSE  
DNR 2012-07311  
SID 1 (30)  
2014-05-22

## Samrådsredogörelse Detaljplan för Anholt I mm i stadsdelen Kista, Dp 2012-07311

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
Förslagens syfte och huvuddrag .....	3
Hur samrådet bedrivits .....	3
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ...</b>	<b>3</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	4
Arkitektur / gestaltning/ stadsbild .....	5
Kulturmiljö .....	6
Skuggpåverkan .....	7
Gator och trafik .....	7
Teknisk försörjning.....	9
Miljö .....	10
Hälsa och säkerhet.....	11
Ekonomi .....	12
Övriga frågor .....	12
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>12</b>
Föreslagna förändringar.....	12
<b>Inkomna synpunkter.....</b>	<b>13</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund.....	13
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	14
Övriga remissinstanser .....	17
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	18
Övriga, ej sakägare .....	28

## Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra ca 375 lägenheter, varav ca 250 hyreslägenheter och 125 studentlägenheter samt en ungdomsgård och förskola. Planförslaget sändes ut på samråd 28/1- 11/3 2014. Under samrådet har 77 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framförallt 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 bla några lägenheter för människor med särskilda behov av stöd och att höghusets tak görs allmänt tillgängligt för att kunna inrymma service. Trafikkontoret 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 kan inte motivera en avstyrkan av planen men ser positivt på en professionellt utformad arkitektur av hög kvalitet. Skönhetsrådet avstyrker planen men ställer sig i helhet positivt till exploateringen med hänvisning till det höga husets omotiverade placering inom kvarteret. 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.

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

Följande frågor föreslås studeras och diskuteras vidare i det fortsatta planarbetet:

- 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 vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra ca 375 lägenheter i flerbostadshus, varav ca 250 är studentlägenheter och ca 125 hyresrätter. Förslaget innehåller även en förskola om fem avdelningar med tillhörande förskolegård samt en ungdomsgård.

Centralt i planarbetet är att skapa attraktiva vistelsezoner med platsbildningar och stråk som kan göra området mer attraktivt.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 28/1 – 11/3 2014. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Kista bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Rinkeby- Kista tisdagen den 28 januari 2014. Samrådsmöte hölls som ett öppet hus den 27/2 2014 i Kista Träff, Kista Torg 7, där ca 100 personer närvarade. Den 3 mars 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 sammanföll med sportlovsveckan (v. 9) då många kan ha varit bortresta.

## Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

### Allmänt om samrådet och planprocessen

#### 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.

#### Plantekniska frågor

Länsstyrelsen anser att användningen idrottsändamål (R) ska preciseras alternativt att en särskild störningsbestämmelse införs i planen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vision Järva 2030 är ett visions- och målbildsdokument som sträcker sig över alla kommunala sektorer där inriktningsbeslutet fattades av kommunfullmäktige den 13 september 2007. Kontoret anser att förslaget till*

*stora delar följer vad som beskrivs under ett av huvudmålen, "bra boende och mer varierad stadsmiljö". Med förslaget skapas en mer varierad stadsmiljö, Kistastråket utvecklas och förstärks, fler hustyper kommer till, 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. Kontoret anser att förslaget i stort följer både översiktsplanen och Vision Järva 2030, vilket beskrivs i planbeskrivningen. I det här fallet har inte något program gjorts då projektet inte varit av den omfattningen eller komplexiteten för att ett program ska bedömas vara aktuellt. Därmed bedöms projektet kunna hanteras i en planprocess med normalt förfarande utan planprogram. Vid samrådsskedet har allmänheten bjudits in för att kunna ta del av förslaget och ställa frågor. Öppet hus har hållits vid två tillfällen. Med det har projektet kommunicerats med allmänheten. Användningen idrottsändamål (R) ska regleras ytterligare till granskningen för att undvika idrottsverksamhet som upplevs störande för boende i närområdet.*

## **Allmänt om förslaget och utvecklingen**

### **Hög exploatering**

Flera sakägare och boenden har varit kritiska till varför man ökat antalet lägenheter från ca 250 lägenheter som föreslogs i Start-PM (tjänsteutlåndet) och godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2013-04-18, 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 kollektivtrafiknära läge, vilket väl stämmer överens med översiktsplanen.

### **Serviceboende**

Stadsdelsnämnden anmäler behov av 6-8 mindre lägenheter för yngre personer med funktionsnedsättning inom planområdet.

### **Ökad service**

Boende och sakägare anser att mer service borde möjliggöras i planen. Stadsdelsförvaltningen anser att höghusets tak skulle kunna göras allmänt tillgängligt genom att någon form av service tillåts här.

### **Påverkan på befintlig verksamhet**

Exploateringskontoret vill framhålla att det är av stor vikt att ungdomsgården och förskolan inte skall drabbas av längre avbrott i verksamheten och att planeringen av byggnationen skall göras med hänsyn till detta.

### **Idrottshall (Ärvingehallen)**

Idrottsförvaltningen förutsätter att idrottshallens angöring och varutransporter säkras och att erforderligt antal parkeringsplatser för funktionsnedsatta möjliggörs intill hallens entré.

### **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." Efter det har en högre byggnad enligt nämndens utlåtande prövats där befintlig och planerad högre bebyggelse på Järva studerats tillsammans i en fysisk modell samt vilken skuggpåverkan en högre byggnad skulle få. Förhållandena har visat sig vara gynnsamma för en högre byggnad på aktuell plats som kan markera Kistastråket som är utpekad i vision Järva 2030 som en viktig koppling mellan stadsdelarna i söder och norr. En högre byggnad kan också underlätta orienteringen för boende och besökare på Järva. Med höghuset tillkommer en viss skuggpåverkan som ändå är acceptabel. Kontoret vill förtydliga att möjligheterna till ett högre hus var tänkt att utredas efter start- PM och innan samrådet, vilket också har gjorts. Förutsättningarna för en högre byggnad på föreslagen plats har bedömts vara goda och därför föreslagits. Kontoret finner den högre exploateringsgraden lämplig just här av flera anledningar. Dels så är området markerat som en tyngdpunkt i översiktsplanen och är dessutom en regional kärna i RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholm) för sitt strategiska läge med bra kollektivtrafikförbindelse och attraktiva läge med närhet till stora grönytor och bra service, som fler kan använda sig av. Avvägningar har gjorts mellan befintliga kvalitéer som försvinner och kvalitéer som kommer till. Exempel på kvalitéer som delvis försvinner är öppna grönytor och luft. De öppna ytorna används i begränsad utsträckning och närheten till Järvafältet gör det möjligt med föreslagen exploatering. Serviceboende inom planområdet i omfattningen 6-8 lägenheter ser kontoret som möjligt i kvarteret Ålborg tillsammans med studentlägenheterna. Studentlägenheter skulle kunna göras om till serviceboende för yngre personer med nedsatt funktion. Frågan behöver dock undersökas närmare tillsammans med byggherren. Kontoret ser att mer service skulle kunna möjliggöras i bottenvåning i kvarteret Ålborg för att göra planen mer flexibel. Frågan behöver studeras närmare tillsammans med byggherren. I det här fallet så ska service i bottenvåningen prioriteras högre än på taket för att gagna stadslivet på marken. Det kan dessutom finnas konflikter med hur takets besökare samnyttjar hiss med studentlägenheterna. Kontoret håller med exploateringskontoret om att ett längre avbrott av verksamheten vore olyckligt. Därför föreslås studentdelen med ungdomsgården byggas i en första etapp så att ungdomarna kan använda sig av den nya ungdomsgården innan den gamla rivs på fastigheten Anholt 1. Kontoret har tillsammans med idrottsförvaltningen tagit fram planen där idrottsförvaltningen upplyst om idrottshallens behov, b.la. parkeringsbehov. Kontoret har förutsatt att man med framtagna plan har varit överens med föreslagen lösning. Frågan ska ses över på nytt.

### **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. Flertalet boende och sakägare i närområdet anser att höghuset är för högt eller bör utgå helt.



Vad gäller den del som innefattar förtätningen för bostäder (kv Anholt) anser rådet att färgsättningen bör mildras men att förtätningen, som även utan ett högre hus inom planområdet känns tät, kan accepteras. Rådet anser att denna del av området, med ett välbehövligt tillskott av bostäder, flätar bebyggelsegrupperan 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 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 Järvafältet. De nya tätbebyggda husens framträdande former kommer att förändra områdets karaktär. Stadsmuseet ser positivt på satsningar på en professionellt utformad arkitektur av hög kvalitet, i helhet såväl som i detalj.

Många sakägare, boende och allmänhet har ställt sig negativa till föreslagen gestaltning som 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.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Det institutionsstråk som föreslås bebyggas kommer att upplevas betydligt mer urbant än det mer öppna stråk som finns idag med en lägre bebyggelse och mycket luft. Med föreslagen bebyggelse kommer området också att tydligt skilja sig mot övrig bebyggelse trots att viss hänsyn tagits med avstånd till befintliga hus och hushöjder. Minsta avstånd är 16 m från hushörn (planerad) till hushörn (befintlig) och höghuset har placerats mot det befintliga huset som är högst idag (10 våningar). Då området tydligt avskiljs med gata/gångbana mot övrig bostadsbebyggelse samt närheten till Järvafältet kan de öppna ytor som används på ett begränsat sätt, avvaras till fördel för en tätare bebyggelsestruktur. Föreslagen bebyggelse har medvetet gått från lägre till högre för att möta Järvafältet på ett mjukare sätt som är karaktäristiskt på norra Järvafältet. Förslagen bebyggelse med det högre huset har studerats volymmässigt i modell för att få en bättre uppfattning kring mötet mellan volymer. Placeringar av befintliga eller planerade höghus på Järva har också studerats. Kontoret finner föreslagen placering av höghuset som lämpligt utifrån samspelet med kringliggande volymer, övriga höghus på Järva, skuggpåverkan, markering av Kistastråket och ett höghus som kan underlätta orienteringen på Järva och stärka Kistastråket som är ett viktigt huvudstråk från Kista centrum till Järvafältet.*

#### Kulturmiljö

Stadsmuseet har inte inventerat Kista, och stadsdelen har därför inte klassificerats. Den befintliga bebyggelsen på platsen, som avses rivas, kan inte motivera en avstyrkan av planen. Den ursprungliga stadsplanens luftigare karaktär och den lägre bebyggelsen skulle dock ännu mer ha kunnat verka inspirerande på den nya exploateringen. Stadsmuseet ser dock föreslagen arkitektur som en positiv satsning med hög kvalité.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Under planprocessen har institutionsstråket setts som något annat jämfört med bostadsbebyggelsen på ömse sidor. Institutionsstråket är dessutom tydligt avskilt från bostadsbebyggelsen med gata/gångbana. Därför har förslaget fått ett annat uttryck än kringliggande bostadsbebyggelse.*

**Skuggpåverkan**

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

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Med förslaget kommer sakägare och boenden få en viss skuggpåverkan på befintliga lägenheter och balkonger. Det handlar om några begränsade timmar under dagen. På förmiddagen kommer bostäderna i norr få en skuggpåverkan men i stort sett inte efter ca kl. 15 på eftermiddagen. Bostadsbebyggelsen i söder får en skuggpåverkan efter ca kl. 17. Samtliga lägenheter och balkonger kommer fortfarande få stora delar ljus. Avvägningen mellan skuggpåverkan på befintliga bostäder och föreslagna volymer bedöms som lämplig. Solstudier finns bilagt ärendet som redovisar för skuggpåverkan.*

**Gator och trafik****Öppnande av bussgatan för genomfartstrafik**

Trafikförvaltningen (Storstockholms Läns Landsting) har inga synpunkter på öppnandet av bussgatan för allmän trafik. I trafikförvaltningens stomnätsplan finns en utpekad stomlinje mellan Vällingby och Danderyd, som bla. Förbinder Rinkeby-Kista. Exakt dragning eller tidpunkt för genomförande prövas inte i stomnätsplanen, utan är en fråga för vidare utredningar. I stadens översiktsplan finns ett funktionellt stråk utritat mellan Rinkeby och Kista som kan kopplas samman med planen för stomlinjen. Detta är en fråga för fortsatta diskussioner men kan ha bäring på den nu föreliggande planen. Flera sakägare och boende har ställt sig negativa till öppnande av bussgatan. Man anser att trafiken kommer öka, trafiksäkerheten kommer minska och luftkvaliteten bli sämre. Många barn passerar gatusnittet i idag vilket kommer bli otryggt när bussgatan öppnas upp för genomfartstrafik anser man.

Trafikkontorets meddelar att den avsmalnade körbanan vid timglashållplatsen ska vara 3,25 och inte 3,5. Detta för att förhindra att t ex en cyklist eller mc försöker köra om bussen då den står inne vid hållplats. I samband med att gatan rustas upp och övergångsställena tillgänglighetsanpassas bör det västra övergångsstället inom planområdet även ses över vad gäller siktförhållandena.

**Lastzon/korttidsparkering**

I planbeskrivningen står det att angöringsfickorna på Jyllandsgatan är tänkta att omfatta både lastzon och korttidsparkering genom skyltning. Det är inte möjligt att skylta för denna dubbelanvändning av parkeringsytan meddelar Trafikkontoret.

**Cykelparkering**

Trafikkontoret förordar ett cykelparkeringstal på 1,75–2,5 för studentlägenheter. Det högre cykelparkeringstalet gäller för lägenheter större än 35 kvm. 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.

### Bilparkering

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 sakägare och boenden i området pekar på bristen av besöksparkering kopplat till idrottshallen (Ärvingehallen) men att även parkeringssituationen i stort är ohållbar.

### Tillgänglighet/ Avfallshantering

Det är viktigt med plana ytor framför varje entré med tanke på höjdskillnaderna i området. På gården samt på platsbildningen vid Thorvaldsengången-Kistagången är det viktigt att gångytorna har en jämn och slät beläggning. På platsen GATA 1 nämns att beläggningen ska vara av annan karaktär än de intilliggande, den måste också vara jämn och halkfri. Här föreslås även en grusad yta, intill kaféet, som bör ändras till stenmjöl. Hiss till parkeringsgaraget i kv Anholt förutsätts så att även personer med rörelsehinder kan nå dit. Boende i kv Ålborg som har sin garageplats i fastigheten bredvid måste kunna nå den, även rörelsehindrade. Det är viktigt att gradängerna märks upp så den blir tydlig för personer med synnedsättning. Det är också viktigt att i ett tidigt skede se över hur blindade och synsvaga ska orientera sig på platserna. Det är lättare att planera naturliga ledstråk från början och på så sätt minimera de konstgjorda ledstråksplattorna.

Rådet för funktionshinderfrågor ser helst att sophantering löses genom att sopnedkast finns i varje trapphus (via sopsug). Om detta inte är möjligt bör sophantering utformas på ett sådant sätt att både hushållssopor och skrymmande avfall (grovsopor) kan lämnas i utrymmen som nås via inomhusförbindelse utan nivåhinder och hinder i form av tung dörr. Avståndet mellan entré till sopnedkast bör inte överstiga 10 m och högst 30 m från entré till källsorteringsbehållare. Rådet påpekar att placeringen av kärnen inte får minska antalet parkeringsplatser som ligger inom 10 m från entréer.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Genom att området är planerat som GATA i planen så motverkar inte planen en framtida stomlinje mellan Kista och Rinkeby. Nyligen gjorda trafikmätningar och andelen tillkommande trafik med förslagen öppnande av bussgatan redovisas i trafikutredningen. Under maxtimmen beräknas flödet uppgå till ca 100-120 fordon/timme i höjd med dagens bussgata, vilket är ca 2 fordon/minut. Det kollektivtrafiknära 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. Miljökvaliteten för luft är idag långt under miljökvalitetsnormerna. Förslaget som bidrar till en*



*viss ökning av trafiken bedöms inte försämra luftkvalitet så att miljökvalitetsnormerna överskrids, se under rubriken luft i planbeskrivningen. Föreslagen gatuutformning bedöms göra det mer trafiksäkert än vad det är idag med tydligare övergångställen, avsmalning av gata som motverkar höga hastigheter och nedsänkt kantsten för att göra det mer trafiksäkert för cyklister. 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 parkeringsituation i området i stort är ett problem som detaljplanen inte är tänkt att lösa. Finns det ett underskott av parkeringsplatser redan i dagsläget så är det trafikkontoret som ansvarar för trafikfrågor som ska kontaktas. Med detaljplanen löses parkeringen för tillkommande bebyggelse. Handikapparkeringen till idrottshallen medför backande rörelse över en vändzon som utformas med torgkaraktär där mycket barn kommer röra sig. Då det handlar om en enstaka handikapparkering som behöver backa för att kunna vända anser kontoret det som en acceptabel lösning. Det är svårt att få till en lösning utan en handikapparkering med backrörelser samtidigt som avståndet mellan handikapparkering och entré klaras enligt riktvärdena. Handikapparkeringens närhet till entrén har prioriterats före en önskad trafiksituation. Gällande synpunkter från trafikkontoret som rör tillgänglighet så kommer frågorna behöva utredas vidare i en fortsatt planprocess. Rörelsehindrade i kvarteret Ålborg som har garageplats i kvarteret Ålborg kommer att kunna ta sig ner via hiss till garaget. Om det är möjligt med sopsug i varje hus behöver studeras vidare. Hushållssopor och skrymmande avfall som lämnas i utrymmen som nås via inomhusförbindelse är omöjligt att lösa för samtliga bostäder. Skrymmande avfall är hänvisat närmast gatan för att underlätta tömning av avfall. Mellan entré till sopnedkast på gården är avståndet mellan 5-30 m och mellan 10-60 m för skrymmande avfall. Avståndet mellan soprum och angöring för sopbil är ca 5-20 m. Närmare avstånd till plats för avfallssortering och hushållssopor är önskvärt men då måste sopbilen in på gården vid tömning vilket har undvikits. Kontoret gör bedömningen att presenterad avfallshantering i samrådsförslaget inte är optimalt men en acceptabel lösning.*

## **Teknisk försörjning**

### **Dagvatten/ Vattenförsörjning**

Stockholm Vatten meddelar att VA- anslutning för samtliga ändamål kan ske till befintliga ledningar i Jyllandsgatan eller dess förlängning mot Köpenhamnsgränd. Vattentrycket i området varierar mellan +50 m och +70 m över stadens nollplan. Detta innebär att intern tryckstegring blir nödvändig för den planerade bebyggelsen, något som Stockholm vatten inte bekostar. I norra delen av det område som ligger öster om parkstråket finns en mindre vattenledning som försörjer kvarteret Ålborg. Denna ägs av staden och måste sannolikt flyttas. Ledningen kan med fördel få en anslutning direkt mot Köpenhamnsgränd. Dagvatten skall till övervägande del hanteras inom respektive fastighet gärna i öppna system. En utredning som belyser dagvattenhanteringen skall presenteras.

**Ei**

Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. Inom planområdet finns befintliga hög- och lågspänningsledningar som kan beröras och måste flyttas. För att klara strömförsörjningen erfordras plats för etablering av ny elnätstation. Lämplig placering i områdets södra sida.

Hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området meddelar Fortum Värme. Vidare utredning får visa hur flytt bör gå till väga. Fjärrvärme kan erbjudas till nybyggnation.

**Tele**

TeliaSonera Skanova Access AB meddelar att bolaget har markförlagda kablar inom fastigheterna som försörjer befintlig byggnation. Så långt det är möjligt önskas befintliga teleanläggningar behållas i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppstår vid en eventuell flytt. De kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initieras flytten.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Kontoret meddelar byggherren om att intern tryckstegring kan bli nödvändigt. Flytt av ledningar bekostas av exploateringskontoret. Plats för en ny elnätstation kan behövas, om flytt av elledningar visar sig krävas. En dagvattenutredning som belyser dagvattenhanteringen ska presenteras till granskningen.*

**Miljö****Grönyta**

Boende och sakägare är kritiska till att grönytan försvinner.

**Förskolegård**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att gårdens storlek kan kompenseras med höjd kvalitet och att en mindre gård kan accepteras med tanke på förskolans närhet och tillgång till grönområden och parken.

**Miljökvalitetsbeskrivning**

Boende och sakägare anser att en miljökvalitetsbeskrivning (MKB) behöver göras.

**Utsikt**

Boende och sakägare anser att deras utsikt kommer bli påverkad.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Grönytan som försvinner är en gräsyta som idag är planlagt för allmänt ändamål och används begränsat. Med närheten till Järvafältet som är ett stort grönområde kan grönytan bebyggas. Kompensationsåtgärder för grönyta som försvinner kommer åtgärdas enligt vad som står i planbeskrivningen under rubriken konsekvenser. Kontoret anser att avvägningen mellan förskolegårdens utsträckning, bostadsgårdens yta och avståndet till lekparken/ Järvafältet är en väl avvägd bedömning. Kontoret bedömde tidigt i processen att förslaget inte kommer ha en betydande miljöpåverkan för att en miljökvalitetsbeskrivning skulle upprättas. De konsekvenser som förslaget har på miljön finns beskrivet i*

*planbeskrivningen. I dagens Stockholm är det svårt att fortsätta utveckla staden utan påverkan på utsikt. Med förslaget kommer boende fortfarande ha utsiktsblickar. I det här förslaget bedömer kontoret att den påverkan som föreslagen bebyggelse får på boendes utsikt är rimlig men tanke på vilka allmänna värden som förslaget medför som exempelvis fler hyresrätter och studentbostäder, ökad service, bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur, nya lokaler för förskola och ungdomsgård och upprustning av stråk och platser.*

## **Hälsa och säkerhet**

### **Buller**

Boende och sakägare anser att bullersituationen kommer blir 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 utformningen av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens- och Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

### **Markförhållanden**

Boende och sakägare är kritiska till varför inte någon markundersökning har gjorts för att ta reda på om marken är lämplig att bebygga.

### **Störningar från ungdomsverksamheten**

Boende och sakägare anser att ungdomsgården bör ligga närmare Järvafältet för att störa boende i så liten utsträckning som möjligt. Boende och sakägare anser att de kommer bli stora störningar för dem under byggtiden.

### **Räddningsväg**

Det viktigt att säkerställa att gång- och cykelvägen uppfyller de krav på mått, bärighet etc. som ställs på en räddningsväg för att över tid säkerställa dess funktion.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Kring bullersituationen har beräkningar gjort utifrån tillkommande trafik och öppnande av bussgatan. Bullerberäkningarna visar en ökad ekvivalent ljudnivåökning på genomsnitt 2,5 dBA vid fasad och högst 3 dBA vid gatufasaderna på Köpenhamngatan 30 (58 dBA) samt Jyllandsgatan 305 (57 dBA). För tillkommande bebyggelse överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för några av husen närmast Jyllandsgatan. Den ökade bullernivån ses som acceptabel för befintliga bostäder. 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 enkelsida vilket betyder att lägenheter inte kan klara tyst sida för hälften av boningsrummen. Några få lägenheter klarar inte 55dBA men sträcker sig runt hörnen, vilket betyder att lägenheterna har fönster runt hörn, där bullernivån är 51-53 dBA. Gården har betydligt lägre bullernivåer där studenterna kan vistas. Med de betydligt lägre bullernivåerna på gårdarna bedöms förslaget som lämpligt ur bullersynpunkt. En bullerutredning för att visa på lågfrekvent buller ska tas fram till granskningsskedet. Bedömningen har gjort att marken kan bebyggas med hjälp av olika tekniska lösningar för att*

*stabilisera marken och för att få en bra bärighet. Geotekniska utredningar kommer att göras närmare projekteringsfasen och möjligen längre fram i planprocessen. Kontoret har prioriterat förskolans placering som har hamnat närmast Järvafältet för att få nära till lekplats och öppna grönytor. Därefter har ungdomsgården placerats där verksamheten kan tänkas störa boende i så liten utsträckning som möjligt. I samband med byggnation kommer det bli störningar vid själva byggnationen men även trafik till byggarbetsplatsen. När och hur det får ske finns reglerat i lagstiftning. Gång- och cykelbanan kommer att utformas utefter de krav på mått, bärighet etc som ställs på en räddningsväg.*

### **Ekonomi**

Boende och sakägare anser att förslaget strider mot maranvisningspolicyn. För att ta reda på byggherrens möjligheter till genomförande av projektet behöver en utredning göras.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Kontoret utgår från att exploateringskontoret har gjort en korrekt markanvisning till aktuell byggherre.*

### **Övriga frågor**

#### **Riksintresse Bromma Flygplats**

Höjdbegränsningen för det aktuella området är + 90-100 möh (RH70) enligt bankod 3C hinderfrihetsytorna vilket innebär att detaljplaneförslaget ej genomtränger hinnersytorna. Planhandlingarna bör dock kompletteras med hur höghuset påverkar den hinderbegränsade ytan och information om en s.k. lokaliseringsbedömning (även kallad flyghinderanalys).

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Föreslaget genomtränger inte hinnersytorna men kommer kompletteras med information kring hur höghuset påverkar den hinderbegränsade ytan och information om en s.k. lokaliseringsbedömning (även kallad flyghinderanalys).*

## **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan sakägare/boende och den höga exploateringen, arkitekturen, öppnande av bussgatan kunnat identifieras. Skönhetsrådet avstyrker planen med anledning av höghusets omotiverade placering inom kvarteret men inte en högre byggnad inom planområdet. Kontoret finner föreslagen placering av höghuset som lämpligt utifrån samspelet med kringliggande volymer, övriga höghus på Järva, skuggpåverkan, markering av Kistastråket och ett höghus som kan underlätta orienteringen på Järva

### **Föreslagna förändringar**

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

- Bil- och cykelparkering för idrottshallen
- Ledningsfrågor
- Konflikten mellan lastzon och besöksparkering
- 6-8 lägenheter för serviceboende

Följande frågor föreslås studeras och diskuteras vidare i det fortsatta planarbetet:

- 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

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

## Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2012-07311. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva stadens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 10§ PBL. Detta förutsätter att staden beaktar de synpunkter som framförs nedan avseende riksintresse Bromma flygplats.

Planområdet är beläget inom ett område med hinderbegränsad yta omkring Bromma flygplats. Planförslaget inbegriper en hög byggnad. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör redogöra för hur det höga huset förhåller sig till flygplatsens hinderyta.

Planbestämmelsen R kan rymma verksamheter och anläggningar med stor omgivningspåverkan, t.ex. sporthall, ridhus och skjutbana. Eftersom planen förmodligen kommer att gälla under lång tid bör det övervägas om inte användningen idrottsändamål (R) ska preciseras alternativt att en särskild störningsbestämmelse införs i planen.

Länsstyrelsen delar kontorets bedömning om att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

#### Storstockholms Läns Landsting (SLL)

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på öppnandet av bussgatan för allmän trafik. I Trafikförvaltningens stomnätsplan finns en utpekad stomlinje mellan



Vällingby och Danderyd, som bla. Förbinder Rinkeby-Kista. Exakt dragning eller tidpunkt för genomförande prövas inte i stomnätsplanen, utan är en fråga för vidare utredningar. I stadens översiktsplan finns ett funktionellt stråk utritat mellan Rinkeby och Kista som kan kopplas samman med planen för stomlinjen. Detta är en fråga för fortsatta diskussioner men kan ha bäring på den nu föreliggande planen.

Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För planerad bebyggelse som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformningen av fastigheterna ska så att socialstyrelsens- och folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

#### **Storstockholms Brandförsvär**

Brandförsvaret har inte identifierat några riskobjekt som skulle kunna ha en påverkan på det aktuella planområdet. Dock är det viktigt att säkerställa att gång- och cykelvägen uppfyller de krav på mått, bärighet etc. som ställs på en räddningsväg för att över tid säkerställa dess funktion.

#### **Trafikverket**

Planområdet ligger inom det hinderbegränsande området för Bromma flygplats, flygplatsen är därmed sakägare. Flygplatsen har nu referenskod 3C vilket innebär att ytan nu ser annorlunda ut. Trafikverket hänvisar här till Swedavias yttrande som i detalj beskriver vad som gäller.

#### **Bromma Stockholm Airport (Swedavia)**

Swedavia har inga synpunkter på planen med avseende på flygbuller. Höjdbegränsningen för det aktuella området är + 90-100 möh (RH70) enligt bankod 3C hinderfrihetsytan vilket innebär att detaljplaneförslaget ej genomtränger hinnersytorna. Flygplatsen har därmed inget att erinra för närvarande men vill uppmärksamma uppföraren att beställa en s.k. lokaliseringsbedömning (även kallad flyghinderanalys) för ett mer detaljerat bedömningsunderlag. Även tillfälliga hinder såsom byggkranar, omfattas av hinderfrihetskravet, vilket flygplatsen inte godkänner om höjdbegränsningen överskrids.

#### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

##### **Lantmäterimyndigheten**

Ingen erinran

##### **Stadsdelsnämnden**

Förvaltningen kan konstatera att den föreslagna detaljplanen överensstämmer väl med vad som tidigare beslutats för Kistaområdet. Förvaltningen syftar här på Regional Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2011), gällande översiktsplanen för staden "Promenadstaden" från 2010, Vision Järva 2030 från 2009 och den gällande strukturplanen för Kista "framtidsskild för Kista- Kista Science City" från 2012. I samtliga nämnda dokument är planområdet markerat som tät stadsbebyggelse och som en tyngdpunkt med utvecklingsbara samband till Spånga, Barkarby och

Sollentuna. Det är viktigt att föra en dialog med de boende i området och respektera den befintliga stadsbilden, vilket också understryks i Vision Järva 2030. Föreslagen bebyggelse är långt mycket högre än omgivande bebyggelse. Förvaltningen anser att högre byggnader kan sänkas och lägre byggnader mot Järvafältet höjas, samtidigt som antalet lägenheter är desamma, med hänsyn till de boende och en ljusare innergård vid höghuset. Specifika synpunkter kring arkitekturen har förvaltningen skickat med för att få en mer spännande arkitektur och utformning. Byggherren föreslås se till att taket på höghuset blir tillgängligt för allmänheten så att man möjliggör för etablering av en mötesplats tex café som en härlig oas med utsikt. För att undvika brist på parkeringsplatser vill förvaltningen att man möjliggör för fler besöksparkeringar som det redan är brist på i området. För de två verksamheterna som finansieras med kommunala skattemedel; dels den enskilda förskolan, dels nämndens ungdomsgård, som är entreprenaddriven, anser förvaltningen att verksamheterna får en bättre placering samt nya och mer ändamålsenliga lokaler. Öppnandet av bussgatan bidrar till bättre trafikföring som görs mer trafiksäker och tillgänglig. Stadsdelen saknar tillgång till ett antal lägenheter för personer med särskilt behov av stöd, som klarar ett eget boende och i regel har sysselsättning utanför hemmet. Dessa servicelägenheter kräver ingen utrustning utöver den handikappanpassning som alla lägenheter ska ha. Det centrala läget i Kista gör lägenheterna särskilt intressanta för yngre personer med funktionsnedsättning. Mot den bakgrunden anmäler förvaltningen behov av att få hyra 6-8 mindre lägenheter inom planområdet. Förvaltningen har inget att invända mot det utställda förslaget till detaljplan. Detaljplanen bör bidra till den i olika dokument eftersträvar utvecklingen av Kista.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden tillstyrker planförslaget och anser att det är ett väl genomarbetat förslag som ger ett positivt tillskott av bostäder och studentbostäder i ett kollektivtrafikhärläge. Barnens konsekvenser har i huvudsak redovisats på ett bra sätt i planhandlingarna och i den barnkonsekvensanalys som tagits fram. Den nya förskolegården är ca 700 kvm vilket motsvarar ca 7 kvm/ barn. Med optimala förhållanden bör en förskolegård vara 30 kvm/barn. Nämnden anser att gårdens storlek kan kompenseras med höjd kvalitet och att en mindre gård kan accepteras med tanke på förskolans närhet och tillgång till grönområden och parken.

#### Trafikkontoret

Den avsmalnade körbanan vid timlashållplatsen ska vara 3,25 och inte 3,5 som det står i planbeskrivningen. Detta för att förhindra att t ex en cyklist eller mc försöker köra om bussen då den står inne vid hållplats. I samband med att gatan rustas upp och övergångsställena tillgänglighetsanpassas bör det västra övergångsstället inom planområdet även ses över vad gäller siktförhållandena. I planbeskrivningen står att angöringsfickorna på Jyllandsgatan är tänkta att omfatta både lastzon och korttidsparkering genom skyltning. Det är inte möjligt att skylta för denna dubbelanvändning av parkeringsytan. Trafikkontoret förordar ett cykelparkeringstal på 1,75-2,5 för studentlägenheter. Det högre cykelparkeringstalet gäller för lägenheter större än 35 kvm. Det framgår inte hur parkeringsbehovet till idrottshallen ska ordnas, förutom en rh-parkering. 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. Förutom bilparkering förordar Trafikkontoret 10-40 cykelparkeringsplatser per 100 besökare eller åskådarplatser till idrottsanläggningar. Rh-parkeringen intill idrottshallen är olämpligt placerad då den medför backande rörelse över torgytan där många barn och unga förväntas röra sig.

Det är viktigt med plana ytor framför varje entré med tanke på höjdskillnaderna i området. På gården samt på platsbildningen vid Thorvaldsengången-Kistagången är det viktigt att gångytorna har en jämn och slät beläggning. På platsen GATA 1 nämns att beläggningen ska vara av annan karaktär än de intilliggande, den måste också vara jämn och halkfri. Här föreslås även en grusad yta, intill kafét, som bör ändras till stenmjöl. Vi förutsätter att det finns hiss till parkeringsgaraget i kv Anholt så att även personer med rörelsehinder kan nå dit. Boende i kv Alborg som har sin garageplats i fastigheten bredvid måste kunna nå den, även rörelsehindrade. Det är viktigt att gradängerna märks upp så den blir tydlig för personer med synnedsättning. Det är också viktigt att i ett tidigt skede se över hur blind- och synsvaga ska orientera sig på platserna. Det är lättare att planera naturliga ledstråk från början och på så sätt minimera de konstgjorda ledstråksplattorna. För ytterligare information gällande tillgänglighet hänvisas till handboken *"Stockholm en stad för alla — Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar miljö"* från 2008 samt BFS 2004:15 (Boverkets föreskrifter som trädde i kraft 041001.)

#### Exploateringskontoret

Kontoret 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 kollektivtrafiknära läge, vilket väl stämmer överens med översiktsplanen. Kontoret vill framhålla att det är av stor vikt att ungdomsgården och förskolan inte skall drabbas av längre avbrott i verksamheten och att planeringen av byggnationen skall göras med hänsyn till detta.

#### Idrottsförvaltningen

Under förutsättning att idrottshallens angöring och varutransporter säkras och att erforderligt antal parkeringsplatser för funktionsnedsatta möjliggörs intill hallens entré har idrottsförvaltningen inget att erinra mot föreliggande planförslag.

#### Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet har inte inventerat Kista, och stadsdelen har därför inte klassificerats. Den befintliga bebyggelsen på platsen, som avses rivas, kan inte motivera en avstyrkan av planen. Den ursprungliga stadsplanens luftigare karaktär och den lägre bebyggelsen skulle dock ännu mer ha kunnat verka inspirerande på den nya exploateringen.

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 Järvafältet. De nya tätbebyggda husens framträdande former kommer att förändra områdets karaktär. Stadsmuseet finner dock inte kulturhistoriska skäl

att avstyrka planen. Bebyggelsen som rivs ska dokumenteras av Stadsmuseets dokumentationsenhet.

Stadsmuseet ser positivt på satsningar på en professionellt utformad arkitektur av hög kvalitet, i helhet såväl som i detalj.

#### **Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Enligt rådets mening 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 förtätningen, som även utan ett högre hus inom planområdet känns tät, kan acceleras. Rådet anser 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 avstyrka planen i dess föreliggande form.

#### **SISAB**

Inga synpunkter

#### **Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor**

Rådet ser helst att sophantering löses genom att sopnedkast finns i varje trapphus (via sopsug). Om detta inte är möjligt bör sophantering utformas på ett sådant sätt att både hushållssopor och skrymmande avfall (grovsopor) kan lämnas i utrymmen som nås via inomhusförbindelse utan nivåhinder och hinder i form av tung dörr. Avståndet mellan entré till sopnedkast bör inte överstiga 10 m och högst 30 m från entré till källsorteringsbehållare. Rådet påpekar att placeringen av kärnen inte får minska antalet parkeringsplatser som ligger inom 10 m från entréer.

#### **Stockholms Stads parkerings AB**

Inga invändningar

#### **Övriga remissinstanser**

##### **Stockholm Vatten AB**

VA- anslutning för samtliga ändamål kan ske till befintliga ledningar i Jyllandsgatan eller dess förlängning mot Köpenhamngatan. Vattentrycket i området varierar mellan +50 m och +70 m över stadens nollplan. Detta innebär att intern tryckstegring blir nödvändig för den planerade bebyggelsen, något som Stockholm Vatten inte bekostar. I norra delen av det område som ligger öster om parkstråket finns en mindre vattenledning som försörjer kvarteret Ålborg. Denna ägs av staden och måste sannolikt flyttas. Ledningen kan med fördel få en anslutning direkt mot Köpenhamngatan. Dagvatten skall till övervägande del hanteras inom respektive fastighet gärna i öppna system. En utredning som belyser dagvattenhanteringen skall presenteras.

**Fortum Distribution AB**

Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. Inom planområdet finns befintliga hög- och lågspänningsledningar som kan beröras och måste flyttas. För att klara strömförsörjningen erfordras plats för etablering av ny elnätstation. Lämplig placering i områdets södra sida.

**AB Fortum Värme**

Hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa hur flytt bör gå till väga. Fjärrvärme kan erbjudas till nybyggnation.

**TeliaSonera Skanova Access AB**

Bolaget har markförlagda kablar inom fastigheterna som försörjer befintlig byggnation. Så långt det är möjligt önskas befintliga teleanläggningar behållas i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppstår vid en eventuell flytt. De kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initieras flytten.

**STOKAB, Hyresgästföreningen**

Inga inkomna synpunkter

**Sakägare enligt fastighetsförteckning****XX, Helsingörsgatan 32, 164 44 Kista**

Spara grönytan, då den utgör en av de sista gröna platserna i vårt absoluta närområde. Föreslår andra platser för bebyggelse.

**XX, Köpenhamngatan 32, 164 42**

Exploateringen från Start- PM har ökat från 250 lägenheter till nu 375 lägenheter, en ökning med 50 %. Avståndet mellan befintliga hus till föreslagna är 16m. Köpenhamngatan ska öppnas upp för genomfartstrafik. Känner inte igen mig i barnkonsekvensanalysen med de otrygga platser som beskrivs där eller områdets beskrivning som öde och saknar liv. Varför har inte vi som bor här tillfrågats om vad vi tycker och har politikerna varit här ute och tittat?

**XX, Helsingörsgatan 30**

Hur kan man ändra detaljplanen och när gjorde detta? Kommer boende evakueras pga bullernivåer. Kommer skolan bredvid att stängas under byggtiden? Har man tänkt på skolan och barnen bredvid föreslagen bebyggelsen?

**XX, Helsingörsgatan 30, 164 44 Kista**

Varför bebygger man platsen, har man tittat på andra platser? Hur har man lyckats ändra detaljplanen för området, boende har reagerat starkt mot förslaget och har ärendet verkligen hanterats på ett demokratiskt sätt? Varför struntar man i Vision Järva 2030 där Anholt 1 är ett grönområde mot Järvafältet? Har man tagit hänsyn till buller under byggprocessen? Hur kommer byggarbetet påverka omkringliggande miljöer?



**XX, Köpenhamngatan 32, 164 42 Kista**

Byggnationen måste anpassas till befintlig struktur för bostadsområdet vad gäller byggnadstäthet och byggnadshöjd. Planen måste gälla de ca 250 lgh som beslutades 2013-04-18. Är detta lämpligaste platsen för studentlägenheter? Marken består av lera/morän och undersökas om platsen är lämplig för byggnation. Bussgatan bör behållas mellan Köpenhamngatan och Jyllandsgatan, främst ur trafiksäkerhetssynpunkt men även beträffande bullerstörningar. Kan man acceptera försämringarna för förskola och ungdomsgård? Stadsdelsförvaltningen måste sköta om sin mark oberoende byggnationen. Den planerade byggnationen kommer att medföra kraftiga störningar på miljö och kommunikation under flera år i området. Hur skall detta hanteras?

**XX, Helsingörsgatan 50, 164 44 Kista**

Är starkt emot förslaget. Föreslagen bebyggelse passar inte in i befintligt område. Det kommer bli många människor på ett och samma ställe som medför mycket spänningar som belastar detta område.

**XX, Helsingörsgatan 32, 164 44 Kista**

Föreslagen bebyggelse ligger nära två skolor, ett äldreboende (Kista servicehus) och kringliggande bebyggelse. Höghuset kommer skugga omkringliggande bebyggelse. Ett öppnande av bussgatan bidrar till en otrygg skolmiljö för barnen som saknar skolgård och använder övriga ytor för lek. Ärvingeskolan byggdes utan matsal och skolbarnen äter på servicehuset istället, vilket gör att barnen vistas bland gator och partiklar från trafiken. Besökare till Ärvingehallen parkerar sina bilar i dubbla rader på gångvägen upp till Köpenhamngatan och parkgångarna. Föreslår att man anlägger en parkeringsplats på höghusets plats, till fördel för Ärvingehallen.

**XX, Helsingörsgatan 44**

Anser att byggnaden på ett harmoniskt sätt behöver smälta in i omgivningen och att mer hänsyn tas till ljus, så att alla fönster får ljus. Vore bra om bevakning av området blir ordentlig.

**XX, Helsingörsgatan 44, 164 44 Kista**

På föreslagen grönyta som föreslås för exploatering har förskole- och skolbarn Gymna. Bygg på Järvafältet istället. Förslaget respekterar och utvecklar värden i befintliga miljöer. Inte attraktivt att bo vid ungdomsgård, café och förskola. Bevara istället förskola och ungdomsgård som det är, då man i alla fall respekterar man befintlig bebyggelse. Hur kan trafikmiljön bli bättre, trafiksäker och tillgänglig genom att öppna upp bussgatan. Byggnadshöjden är otroligt mycket högre än övriga delen av institutionsstråket. Avfallshanteringen och slammer från cykelrum kommer förstöra den lugna omgivningen. Ingen hänsyn tas till boende och omgivningen. Buller under byggtiden (5 år) kommer göra det svårt att leva med.

**XX, Köpenhamngatan 28**

Höghuset kommer att blockera det mesta av eftermiddagssolen och det kommer kännas som en mur som vältrar sig över mitt hem. Med den nya genomfartsgatan blir det mer buller, skapar ett dike, en mur, avgaser och sämre framkomlighet för gående. Hur kan man bedöma att det blir ca 2 vilar i minuten, det kan man inte veta. Den nya gatutformningen riskerar bli en smitväg. Området blir en byggarbetsplats utanför mitt fönster och min

lägenhet kommer bli osäljbar. Man borde hålla sig till den ursprungliga planen att bygga ett badhus istället. Den gröna kilen får man inte bygga bort.

#### **XX, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista**

Ställer sig emot förslaget. Utformningen måste anpassas till den omgivande arkitekturens skala och uttryck, och kommande trafik- och parkeringssituation beaktas bättre. Koncentrationen av bebyggelse på platsen är för hög och bryter mot omkringliggande bebyggelse. De höga byggnaderna kommer att skymma utsikten från min lägenhet. Hushöjder bör sänkas och höghuset måste minst halveras i höjd eller utgå. Tak, färgsättning och utformning måste anpassas bättre till omkringliggande bebyggelse. Generell genomfart på Köpenhamnsgatan bör inte införas. Kvoten lägenhet/garageplats måste bli realistisk. Min boendemiljö blir förstörd. Området är färdigbyggt. Ifrågasätter hur man kan exploatera ett litet grönområde. Utformningen måste anpassas till den omgivande arkitekturens skala och uttryck, och kommande trafik- och parkeringssituation beaktas bättre.

#### **XX, Helsingörsgatan 32**

Glesa ut, bygg mindre hus, öppna ytor i större utsträckning, bort med jättehuset eller minska till normal höjd och antal våningar

#### **XX, Helsingörsgatan 38**

Kista byggdes som ett alternativ till miljonprogrammet med varierad bebyggelse och parker. Förslaget förstör en fungerande miljö. Vart ska barnen ta vägen?

#### **Brf Björnö (Helsingör 3)**

Programarbete skall utföras, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas, en utförlig konsekvensanalys utföras. Kommande förslag innebär en avsevärt lägre exploateringsgrad där höghuset utgår, övrig bebyggelse sänks avsevärt, parkstråket utvecklas istället för att avvecklas, hänsyn tas till omkringliggande bebyggelse. Byggnadsförslaget skall hålla en högre kvalitet och bättre knyta an till den befintliga bebyggelsestrukturen i både form och färg.

I planbeskrivningen står det att förslaget ligger "helt i linje" med Vision Järva 2030 men saknar täckning. I visionen framhålls vikten av att "respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse" (s 27), "att komplettering av dagens bebyggelse måste göras varsamt" (s11)", "att dagens gröna stråk är en tillgång i de tätbebyggda stadsdelarna och ska utvecklas. På kartan på s 35 noteras det att parkstråket ska förstärkas och rensas upp, och att dess parkkaraktär ska utvecklas med generösare gångytor med mer variation etc.

Vision Järva 2030 har klart och tydligt markerat att dialogen med de boende är av vikt redan i ett tidigt skede och därför ställer vi oss frågande till varför programsamråd inte utförts för att tillvarata de boendes perspektiv och kunskaper om området. Vi anser inte att öppningen av bussgatan för genomfartstrafik är befogad. Redan idag finns det en brist på parkeringsplatser i området och bilar står ofta felaktigt parkerade. Den snålt tilltagna parkeringskvoten och avsaknaden av besöksparkeringar kommer ytterligare förvärra situationen. Cykelparkeringskvoten är lågt satt för inomhusparkeringar. Det är inte rimligt att man i hyresbostäderna bara kan parkera en cykel per lägenhet i ett skyddat förråd. Vi vill upplysa om att våra fastigheter angränsande till planområdet redan idag har många sprickor och sättningar som uppkommit på grund av markförhållandena.

**Brf Drejö (Helsingör 1 och 2)**

Planförslaget avviker alldeles för mycket mot områdets bebyggelsestruktur, byggnadshöjder, stadsplan, färgsättning och trafikseparering. Höghuset kommer täppa igen grönstråket ner till Järvafältet och grönstråket kommer få en annan karaktär. Grönytorna borde istället utvecklas till fördel för de boende

**Brf Rödbý (Rödeby 2)**

Förslaget strider mot gällande översiktsplan. På s. 63 i översiktsplanen föreskrivs att Kistas samband med övriga stadsdelar på Järvafältet ska utvecklas enligt vision Järva 2030, vilket man finner kontorets påstående i planbeskrivningen ligger "helt i linje" med Vision Järva 2030 saknar täckning. I visionen framhålls vikten av att "respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse" (s 27), "att komplettering av dagens bebyggelse måste göras varsamt" (s11)", "att dagens gröna stråk är en tillgång i de tätbebyggda stadsdelarna och ska utvecklas. På kartan på s 35 noteras det att parkstråket ska förstärkas och rensas upp, och att dess parkkaraktär ska utvecklas med generösare gångtytor med mer variation.

Förslaget strider mot markanvisningsavtalet med JHSC fastigheter AB och mot markanvisningspolicyn. Exploateringsnämnden ska se till att en utredning som säkerställer byggherrens möjligheter att genomföra projektet utgör en viktig del av beslutsunderlaget. Hade de utfärdats löfte om ändring av detaljplan och markanvisning före köpet? Varför hade JHCS Fastigheter AB annars varit intresserade av Anholt 1 som bara tillåter allmänt ändamål.

Detaljplaneförslaget ändrar gällande detaljplaner och markanvändningen på ett omfattande sätt, och följaktligen bör planen fastställelse bli föremål för prövning av kommunfullmäktige.

Saknar motiv till den höga bebyggelsen som kommer synas väl från Järvafältet. Förslaget behöver anpassas bättre till omgivande arkitektur, vad gäller skala, färg och uttryck, samt beakta kommande trafik- och parkeringssituation bättre. Förslaget bryter mot gällande trafikstruktur utan att öka tillgängligheten och hastighetsbegränsningen kommer inte följas. En genomfart för trafiken skulle inte öka tryggheten. Föreningen saknar en tidig dialog för ett bättre beslutsunderlag och för att skapa förtroende för stadsbyggnadsprocessen för den växande staden.

En geoteknisk undersökning borde genomföras som ger en bättre byggnadsteknisk och ekonomisk underlag för besluten.

Anser att remisstiden är för kort för att lämna vettiga synpunkter och att förslaget borde ställas ut i stadsdelen. Olyckligt är också att bestämt datum för öppet hus kring detaljplanen sammanfaller med sportlovsveckan då flera är bortresta.

**Brf Samsö (Kastrup 13-15)**

Föreningen sålde fastigheten Anholt 1 till GHCS fastigheter AB och har inga synpunkter på det. För fastigheten Ålborg 1 har föreningen följande synpunkter: Höga hus på fastigheten Ålborg 1 är olämplig och bryter gällande stadsplan. Skuggningen blir oacceptabel, framförallt för Köpenhamngatan 28, 30-32 och gårdsmarken mellan dessa. 2-3 soltimmar av dagens ljusaste timmar kommer

försvinna. Den antenn som föreningen hyr ut till tre mobiloperatörer som finns på Köpenhamngatan 30-32 tak, kommer få en betydligt sämre täckningsområde. Vilket kan leda till ekonomiska förluster för föreningen om mobiloperatörerna av den anledningen säger upp hyresavtalet.

#### **XX, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista**

Ett programarbete skulle ha gjorts föreslagen plan skiljer sig så mycket mot gällande plan och går rakt emot så många teman i Vision Järva 2030. Vision 2030 kan inte räknas som ett program.

Områdets luftiga och gröna karaktär går förlorad och Kistas siluett mot Järvafältet förändras. Den höga bebyggelsen ligger bara 16 m som närmast, ännu mindre om man räknar med att huset har balkonger som sticker ut. Det verkar som om Stadsbyggnadsnämndens uppmaning om att undersöka om studentbostadstornet kunde höjas har varit ett incitament till att även höja övrig bebyggelse. Gården för studentlägenheterna kommer i stort sett ligga i skugga året om. Boende söder om planområdet kommer få sin kvällssol förstörd, vilket inte framgår i planändringarna. I planbeskrivningen står det att förslaget ligger "helt i linje" med Vision Järva 2030 men saknar täckning. I visionen framhålls "att komplettering av dagens bebyggelse måste göras varsamt" (s11)", "att dagens gröna stråk är en tillgång i de tätbebyggda stadsdelarna och ska utvecklas. På kartan på s 35 noteras det att parkstråket ska förstärkas och rensas upp, och att dess parkkaraktär ska utvecklas med generösare gångytor med mer variation etc. Den arkitektoniska utformningen är undermålig och går mot Kistas grundprinciper. Hänsyn till omkringliggande bebyggelse har inte tagits och motivering saknas till varför byggnadernas höjder är motiverade. Omkringliggande bebyggelse har inte redovisats på ett tillfredställande sätt med illustrationer och är dessutom felaktiga. Parkstråket från Kista centrum mot Järvafältet klipps av. Finns det ett underlag för att driva ett café inom kv Ålborg med tanke på närheten till Kista centrum? Det finns också risk för störningar från ett café mot intilliggande grannar. Planförslaget är inte genomarbetat.

#### **XX och XX, Jyllandsgatan 197**

Höghuset på 16 våningar måste minst halveras i höjd eller utgå från förslaget. Förslaget behöver anpassas bättre till omgivande arkitektur, vad gäller skala, färg och uttryck, samt beakta kommande trafik- och parkeringssituation bättre. Kvoten lägenhet/garageplats måste bli realistisk. Generell genomfart på Köpenhamngatan bör inte införas. Tätheten bör inte överstiga den höga täthet som redan råder i Kista.

#### **XX, Köpenhamngatan 30**

Det höghus på 16 våningar kan inte accepteras och passar inte in i miljön. Er beskrivning av vårt område stämmer inte.

#### **XX, Helsingörsgatan 50**

Ansluter sig till synpunkterna som Brf Björnö framfört (se Brf Björnö) samt utöver det tillägga följande: Ytan blir väldigt hårdexploaterat. Många höga byggnader på väldigt liten yta. Boendekvaliteten kommer försämrats avsevärt för kringboende. Resterande grönytor kommer slitas mer genom att fler bor där. Hur är det med ägande och förvaltning av området. Enligt hörsägen skall det finnas riskkapitalister bakom bolagen. Detta bör grundligt redas ut.

#### **XX, Köpenhamngatan 28, 164 42 Kista**

Det föreslagna 16-våningarshuset i kvarteret Ålborg 1 är både oproportionellt högt och brett i förhållande till den omgivande bebyggelsen. Införande av ett så stort hus skulle därför förstöra områdets karaktär med i övrigt enhetlig hushöjd. Solstudien i planbeskrivningen redovisar inte skuggpåverkan på kringliggande hus under vinterhalvåret då solhöjden är lägre och behovet av solljus är större. Helst skulle Ålborg 1 i så stor utsträckning som möjligt behållas som grönområde och utvecklas till en ordnad park inramad av idrottshallen och hus på Anholt 1. Om det inte är möjligt så bör bebyggelsen göras betydligt varsammare och anpassas bättre till kringliggande kvarter.

#### **XX, Helsingörsgatan 48**

Saknar programsamråd/dialog med oss boende samt en konsekvensanalys om vad som kommer hända med befintliga verksamheter, parkeringsplatser och cykelställ.

#### **XX, Helsingörsgatan 44, I 64 44 Kista**

Det finns ett behov av lekpark. Medr byggnationen kommer boendemiljön att försämrats, särskilt för barn. Byggnaderna är för höga och passar inte med omgivningen. Lägenhetspriserna påverkas med förslaget. Grönytor försvinner.

#### **XX, Helsingörsgatan 38, I 64 44 Kista**

Process för programarbete och samråd har stora brister, mark reserverad för allmänt ändamål tas i anspråk för bostäder, föreslagen byggnation är för omfattande, för högt exploaterat, för hög hushöjd och avviker kraftigt från befintlig bebyggelse. Befintlig förskola bör istället rustas upp. Grönytan iordningställas som parkområde och med en gräsyta som kan användas av skolan i samband med idrott. Öppnande av bussgatan betyder mer buller och större risker för bl.a. barn.

#### **XX, Helsingörsgatan 38, I 64 44 Kista**

Anser att det är tråkigt att bygga på grönytor som man framhäver som så unikt för Kista. Exploateringen borde vara i samma nivå som övriga Kista, om man ändå ska exploatera och då en bebyggelse som liknar den kringliggande. En annan plats föreslås för exploatering i yttrandet samt eget förslag på hur aktuellt planområde kan bebyggas. Förskolan borde placeras så nära Järvafältet som möjligt. Café/centrumändamål har inte någon poäng på aktuell plats. Ungdomsgården kommer med all sannolikhet ha ett fik. Det är svårt att förstå varför trafiksituationen blir bättre med ett öppnande av bussgatan. Parkeringsplatser är många i relation till antalet boende.

#### **XX och XX, Köpenhamnsgatan 32**

Det kommer vara så tätbebyggt så det inte är klokt. Vi vill inte att man bygger bort träd och grönytor.

#### **XX, Helsingörsgatan 46**

Inga invändningar mot förslaget

#### **XX och XX, Århusgatan 29, I 64 45 Kista**

Vill inte att vägen skall breddas. Då det leder till fler trafikolyckor (tre skolor i närheten), sämre boendemiljö och avgaser. Vill inte att bostäder ska byggas i parken då Igelbäckskolan som inte har någon skolgård och förskolor behöver använda parken, då det saknas ordentliga lekplatser, pulkabackar osv.



**XX, Århusvägen 29, 164 45 Kista**

Öppna inte upp bussgatan, det finns många barn medskolor och förskolor i området. Dödsfall och avgaser leder till astma och andra luftburna sjukdomar. Hörselskador från buller kommer öka. Med ett öppnande av bussgatan får trafiken från/till Århusgatan, Ribegatan m.fl., svåra att nå. Utryckningsfordon kan inte komma in i området under vissa tider på dygnet. Genom förtätningen blir det mörkare i lägenheter, området och husen står för nära varandra. Vill att man bygger hus vid Kymlinge (spökstationen).

**XX, Köpenhamnsgatan 32**

Tänk på parkeringsytor samt att bilar skall kunna stanna och lämna/hämta barn på ett tryggt sätt. Förslaget strider helt mot alla principer för Kista bostadsområde, där boende skall separeras från trafik och gator görs som återvändsgator. Grönytan på ca 10 000 kvm bör sparas som aktivitetsyta för boende och Ärvingehallen. Föreslår ett terrasshus eller liknande med fyra våningsplan och garage i källaren. Infart kan ske via Köpenhamnsgatan längs med Ärvingehallens västra fasad med 10-15 parkeringsplatser som saknas idag för Ärvingehallen.

**XX, Köpenhamnsgatn 32 164 42 Kista**

Det allmänna intrycket om Kista och dess arkitektur går förlorad med förslaget. Det finns inget positivt för boende eller inflyttande med förslaget.

**XX, Helsingörsgatan 50**

Med förslaget så byggs en viktig "lunga" bort. Kista skapades som en motvikt mot miljonprogrammets förorter; här skulle det vara ljust och grönt, oregelbundet och fantasifullt, husen och fasaderna skulle ha vara olika men ha samma formspråk. Nu förvandlas Kista till dess motsats: miljonprogram. Vad säger skönhetsrådet om förslaget?

Här i Kista ska grönyterna slaktas, träd huggas ned, buskage tas bort och närheten till Järvafältet skymmas av skuggande höghus.

Kista har med råge tagit sin beskärda del av ny bebyggelse om man räknar in den nya bebyggelsen vid Kista gård, Kista Herrgård, Kista höjden, Kista Torn. Varför förtäta här?

Vad som verkligen behövs i Kista är att staden dess tjänstemän och politiker lyssnar på oss. Ett reellt inflytande över vår boendesituation och närmiljö skulle stärka stadsdelens sociala liv och ge oss en bättre vardag.

Kraftigt ökad trafik på Jyllandsgatan från idag 120 bilar till 1200 bilar per dygn. Med den ökade trafiken kommer bullernivåerna att öka både för befintlig och nybyggd bebyggelse och överstiga Naturvårdsverkets riktlinjer med 10 %.

Den ökade trafiken innebär mer luftföroreningar och högre stofthalter. En "upprepning" av träd, buskar dvs borttagande av det gröna innebär givetvis att luftföroreningarna och stofthalten ökar!

Beräknade parkeringsplatser för kvarteret är inte tillräckligt.

Kritiken mot otrivsel och dålig skötsel av Kistagången beror på just dålig skötsel och inte på att där finns träd, buskar vilka kommer att försvinna med nybygget.

Det sägs i bilagan barnkonsekvensanalys; att Kistagången upplevs som trång - hur blir det om Studentbostäderna dvs höghusen flyttas tre meter söderut (jämfört med ursprungligt förslag) p.g.a breddningen av Köpenhamns-/Jyllandsgatan?

De delar av Helsingörsgatan 48 - 46, som vätter mot Kistagången kommer att ligga i skugga stora delar av dagen, enligt de skuggstudier som gjorts. Söderut ligger de redan i skugga av nuvarande bebyggelse.

Hur är det tänkt att barnen i Igelbäckskolan säkert ska kunna ta sig utan fara till sin skola under de fem åren?

#### **XX, Köpenhamnsgratan 30, 164 42 Kista**

Husen är för höga och utsikten förstörs mot Rinkeby och Järvafältet. Värde på lägenheterna sjunker. Högre bullervärden- särskilt mot sydöst. Redan nu så är det problem med parkeringsplatser och folk parkerar var som helst. Minska antalet lägenheter och mer parkeringsplatser till mer än hälften av antalet lägenheter som byggs.

#### **XX och XX, Köpenhamnsgratan 36**

Utemiljön med gröna ytor är viktig, bygg inte bort dessa. Torget är bara en betongplats. Höghuset här inte hemma i den befintliga strukturen. Öppna inte upp bussgratan, olyckshändelser med barn kan ske. Kista ska vara bilfritt med gående i fokus. Bygg bara i kv Anholt och då med låga hus där trafiken leds via Jyllandsgatan. Bygg vid T- banestationen innan Kista istället. (Bild och text kring Kistas bostadsmiljöer såsom det planerades i slutet på 70- talet finns bifogat).

#### **XX, Helsingörsgatan 42**

Att bygga många bostäder på liten yta kommer förvärra problemet med den sociala utvecklingen. Tänk inte bara på vin, tänk på människor också.

#### **XX, Helsingörsgatan 46**

Varken programarbete eller programsamråd har utförts, trots stora konsekvenser för närboende. Som boende på Helsingörsvägen 46, 1tr med fönster och balkong mot föreslagen bebyggelse, kommer det bli ständigt mörker med ett åttavåningshus framför. Även insyn kommer bli ett problem. Stadsbilden påverkas och passar inte in. Marken är reserverad för allmänt ändamål. Förslaget finns inte med i tidigare planer, ex Vision Järva 2030.

#### **Namnlista med 20 namnunderskrifter (Brf Björnö)**

Höghuset på 16 våningar måste minst halveras i höjd eller utgå från förslaget. Förslaget behöver anpassas bättre till omgivande arkitektur, vad gäller skala, färg och uttryck, samt beakta kommande trafik- och parkeringssituation bättre. Kvoten lägenhet/garageplats måste bli realistisk. Generell genomfart på Köpenhamnsgratan bör inte införas. Tätheten bör inte överstiga den höga täthet som redan råder i Kista.

#### **Namnlista 78 mailadresser (Bevara vår boendemiljö)**

Förslaget strider mot gällande översiktsplan. På s. 63 i översiktsplanen föreskrivs att Kistas samband med övriga stadsdelar på Järvafältet ska utvecklas enligt vision Järva 2030, vilket man finner kontorets påstående i planbeskrivningen ligger "helt i linje" med Vision Järva 2030 saknar täckning.

I visionen framhålls vikten av att "respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse" (s 27), "att komplettering av dagens bebyggelse måste göras varsamt" (s11)", "att dagens gröna stråk är en tillgång i de tätbebyggda stadsdelarna och ska utvecklas. På kartan på s 35 noteras det att parkstråket ska förstärkas och rensas upp, och att dess parkkaraktär ska utvecklas med generösare gångytor med mer variation.

Förslaget strider mot markanvisningsavtalet med JHSC fastigheter AB och mot markanvisningspolicyn. Exploateringsnämnden ska se till att en utredning som säkerställer byggherrens möjligheter att genomföra projektet utgör en viktig del av beslutsunderlaget. Hade de utfärdats löfte om ändring av detaljplan och markanvisning före köpet? Varför hade JHSC Fastigheter AB annars varit intresserade av Anholt 1 som bara tillåter allmänt ändamål.

Detaljplaneförslaget ändrar gällande detaljplaner och markanvändningen på ett omfattande sätt, och följaktligen bör planen fastställelse bli föremål för prövning av kommunfullmäktige.

Saknar motiv till den höga bebyggelsen som kommer synas väl från Järvafältet. Förslaget behöver anpassas bättre till omgivande arkitektur, vad gäller skala, färg och uttryck, samt beakta kommande trafik- och parkeringssituation bättre. Förslaget bryter mot gällande trafikstruktur utan att öka tillgängligheten och hastighetsbegränsningen kommer inte följas. En genomfart för trafiken skulle inte öka tryggheten. Föreningen saknar en tidig dialog för ett bättre beslutsunderlag och för att skapa förtroende för stadsbyggnadsprocessen för den växande staden.

En geoteknisk undersökning borde genomföras som ger en bättre byggnadsteknisk och ekonomisk underlag för besluten.

#### **Namnlista med 117 namnunderskrifter (Brf Samsö)**

Höghuset på 16 våningar måste minst halveras i höjd eller utgå från förslaget. Förslaget behöver anpassas bättre till omgivande arkitektur, vad gäller skala, färg och uttryck, samt beakta kommande trafik- och parkeringssituation bättre. Kvoten lägenhet/garageplats måste bli realistisk. Generell genomfart på Köpenhamngatan bör inte införas. Tätheten bör inte överstiga den höga täthet som redan råder i Kista. Byggnationen måste anpassas till befintlig struktur för bostadsområdet vad gäller byggnadstäthet och byggnadshöjd. Planen måste gälla de ca 250 lgh som beslutades 2013-04-18. Är detta lämpligaste platsen för studentlägenheter? Marken består av lera/morän och undersökas om platsen är lämplig för byggnation. Bussgatan bör behållas mellan Köpenhamngatan och Jyllandsgatan, främst ur trafiksäkerhetssynpunkt men även beträffande bullerstörningar. Kan man acceptera försämringarna för förskola och ungdomsgård? Stadsdelsförvaltningen måste sköta om sin mark oberoende byggnationen. Den planerade byggnationen kommer att medföra kraftiga störningar på miljö och kommunikation under flera år i området. Hur skall detta hanteras?

#### **Namnlista med 363 namnunderskrifter**

Mot förslagen detaljplan

**XX, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista**

Utformningen måste anpassas till den omgivande arkitekturens skala och uttryck, och kommande trafik- och parkeringssituation beaktas bättre. Koncentrationen av bebyggelse på platsen är för hög och bryter mot omkringliggande bebyggelse. Hushöjder bör sänkas och 16 våningshuset måste minst halveras i höjd eller utgå. Tak, färgsättning och utformning måste anpassas bättre till omkringliggande bebyggelse. Generell genomfart på Köpenhamngatan bör inte införas. Kvoten lägenhet/garageplats måste bli realistisk.

**XX, Helsingörsgatan 42**

Det befintliga tvåvåningshuset med studentlägenheter på Jyllandsgatan har vunnit pris, något att ta efter kanske. Det växer mistel vid ungdomsgården som är fridlyst. Gröna kilar behövs i ett bostadsområde.

**XX, Helsingörsgatan 48**

Genomfartstrafiken kommer att öka, det offentliga rummet och rymden kommer att försvinna, mörker och skugga tar över området.

**XX, Helsingörsgatan 42, 164 44 Kista**

De högsta husen påverkar den befintliga boendemiljön i allt för stor utsträckning. Det vore bra om byggnadshöjden kunde begränsas enligt gällande detaljplan (Högsta byggnadshöjd över nollplanet är 30,0 m).

**XX, Jyllandsgatan 233, 164 47 Kista**

Förslaget resulterar i för mycket trafik på en så smal gata som Jyllandsgatan är. Byggnaderna passar inte in i området. Husen är för höga som också skuggar förskolan. Sänk antalet lägenheter. Även ungdomsgården kommer få det mörkt som hamnar i bottenvåningen.

**XX, Helsingörsgatan 30, 164 44 Kista**

Missnöjd med projektets personal på samrådsmötet 27/2 och de svar som gavs. Låt fastighetsägaren istället förvalta befintliga gårdar och lägg ner projektet.

**XX och XX, Köpenhamngatan 28**

Förslaget tar för lite hänsyn till befintlig bebyggelse, ger för hög befolkningstäthet samt skapar en ohållbar trafiksituation, vad gäller buller, trafikfrekvens och parkering. Förslaget är inte heller framtaget i enlighet med kommunens egna riktlinjer för förtätning eller vision Järva 2030. Ingen konsekvensanalys har gjorts. Föreslagen bebyggelse bidrar till en skuggpåverkan, insyn och ingen utsikt.

**XX, Helsingörsgatan 46**

Planerad bebyggelse bör inte genomföras. Marken är reserverad som parkområde. Parkstråket ner till Järvaältet förstörs. Vi som bor mot norr kommer drabbas hårt av skuggeffekter. Det finns gott om plats söder om Ärvinge som passar bättre.

**XX, Helsingörsgatan 40, 164 44 Kista**

Saknar formellt beslut eller svar under samrådsmötet på hur det gått till när det föreslogs 375 lägenheter i samrådsförslaget mot 250 lägenheter som föreslogs i tjänsteutlåtandet (start- PM). Förslaget bryter tydligt mot sin omgivning

gällande hushöjder, gårdsstorlekar, färgsättning, bebyggelsestruktur och borde anpassa sig bättre till omgivningen. Ungdomsgården placering försämras med längre avstånd till lek och utevistelse. Märkligt att ingen parkeringsanalys gjort av området, ingen plats finns för besöksparkering. Parkeringsplatserna vid Ärvingehallen räcker inte till, vilket leder till att besökare parkerar på parkområdet/skolgården. Parkeringsplatserna för förskolan räcker inte till. Cykelparkeringsplatserna utomhus är inte bra då de riskerar bli stulna eller förstörda. Kistagången är smal på delen Ärvingehallen- Kista torg och strukturen otydlig. Längre ned mot Järvafältet är Kistagången ännu smalare. Annan plats föreslås för studentlägenheterna med närmare till T-bana och pendeltåg.

#### **XX och XX, Köpenhamngatan 26**

Begränsa höjden till högst åtta våningar på den planerade 16 våningshuset så att symmetrin och ljuset inte försvinner i omgivningen. Färg- och fromskala bör och smälta in bättre. Lägenhetstätheten bör inte överstiga för vad som redan råder i området. Begränsa höjden på nya byggnader så den inte märkbart avviker från omgivningen och begränsa antalet nya lägenheter till max 250. Öppna inte upp Köpenhamngatan för genomfart. Bilister använder redan bussgatan för genomfart. Det kommer bli "vilda västern" vis Gallerian om gussgatan öppnas upp.

#### **XX, Köpenhamngatan 30-32**

För att föreslagen bebyggelse ska passa in i området behöver höghusets höjd minst halveras eller strykas, och övriga hushöjder skall sänkas. Fasadfärger/balkonger ges en ljusare färg som bättre ansluter till omkringliggande bebyggelse. Förslaget stödjer inte Vision Järva 2030. Ett öppnande av bussgatan ökar trafikmängden, ökar bullervärdena, bullerriktvärdena för befintliga bostäder överskrider, otryggare och trafikfarligare. Med förslaget kommer lugnet försvinna till fördel för liv och rörelse. Avståndet om 18 m mellan befintliga och föreslagna hus är för kort. Passagerna mot Järvafältet är inte tillräckligt bred. Perspektiv och solstudier presenteras inte på rätt sätt och ger en felaktigt intryck. Tidigare dialog med boende borde hållits, samrådstiden är för kort och samrådsmöte i sportlovsveckan, då många bortresta.

#### **Övriga, ej sakägare**

**XX**

Inte förtjust i att öppna upp bussgatan för genomfartstrafik med tanke på alla barn som finns i området samt att förskolan får en mindre utomhusgård än idag. Huset är lite för väl tilltagna och främjar inte boendemiljön.

#### **XX, Helsingörsgatan 49**

Projektet kommer få negativa konsekvenser på miljön och boende. Skuggpåverkan blir stor, föreslagen bebyggelse är för tät och påverkar utsikten. Ökade bullervärden med genomfartstrafik. Grönområdena försvinner som är en stor tillgång. Arkitekturen bryter mot befintliga förhållanden.

#### **XX, Helsingörsgatan 51, 164 44 Kista**

Byggnaderna kommer skymma solen och utsikten för angränsande bostäder. Byggnaderna kommer förstöra känslan av gemytlig småstad och med det dra ner priset på våra bostäder. Föreslår annan plats för bebyggelse.



**XX, Helsingörsgatan 51, 164 44 Kista**

Förtätningen ses som positivt men bör utformas i likhet med den tidigare bebyggelsen i Kista. Färgskala bör vara den samma och inte blå-grön. Höjden på husen bör inte heller överskrida den som redan finns. Dessutom är byggnader över 10 våningar opraktiska och ger mindre boyta än lägre hus.

**XX, Själlandsgatan 120, 164 45**

En ökad exploatering känns inte rimlig. Förslaget inom kv Anholt bryter mot bebyggelsestrukturen och den axel som skiljer högt och lågt. Bättre hade varit att respektera omgivningens karaktär och förtäta kvarteret med tvåvåningshus i stil med de två studentlängorna. I kv Ålborg står husen tätt och gården får begränsade värden. En del studentrumms enda fönstret vetter mot en husfasad. Höghuset känns främmande i den här delen av Kista och varför behöver den vara så hög. Höghuset kommer skugga omkringliggande bebyggelse i stor utsträckning. Kv Ålborg borde begränsas till två hus i vinkel och inget av dom borde vara högre än åtta våningar.

**XX, Århusgatan 6, 164 45 Kista**

Vid de både övergångställena är det mycket dålig sikt österut vid korsande norrifrån, vilket inte uppmärksammas i planhandlingarna. Vid en tillgänglighetsanpassning är det viktigt att de undermåliga siktförhållandena åtgärdas, särskilt med en trafikökning. Gaturummet inbjuder till höga hastigheter trots skyltningen om 30 km/h. Många barn passerar gatusnittet för att ta sig från bostaden till skolan, flera trafikolyckor har hänt. En avsmalning förespråkas mellan både korsningspunkterna. Vad som avses med tillgänglighetsanpassning och cykelöverfart behöver specificeras med konkreta utformningsförslag. Ungdomsgårdens placering behöver ses över. En närmare placering mot Järvafältet stör mindre samtidigt som parken känns tryggare. Det är svårt att förstå vart mätpunkterna i trafikutredningen är tagna. Skyltat hastighet är i princip 30 km/h på hela Jyllandsgatan och Köpenhamnsgatan och inte 50 km/h som det står i trafikutredningen. Den befintliga parkeringen vid Ärvingehallen tycks vara borta i planförslaget, varför har parkeringsplatserna tagits bort? Det saknas idag redan parkeringsplatser till Ärvingehallen vid större evenemang, man parkerar istället i parken mot Ärvingeskolan.

**XX, Helsingörsgatan 49, 164 44 Kista**

Olämpligt med två olika föreningar i samma område. Husen bli höga och kommer skymma andra lägenheter, vilket är oacceptabelt. Förslaget kommer skapa många konflikter, oro och obehag.

**XX, Helsingörsgatan 43, 164 44 Kista**

Vill ha kvar sikten mot Järvafältet när man promenerar på Kistagången från Kista centrum. Vill inte ha höga hus som bryter sikten. Kistagången fungerar som en grön kil. Vill inte ha kvar de öppna ytorna som finns där idag.

**XX, Helsingörsgatan 51, 164 44 Kista**

Planförslaget ligger inte i linje med Vision Järva 2030 Parkstråket ned mot Järvafältet kommer snarare avvecklas än utvecklas. Förtätningen går emot visionsplanen i Vision Järva 2030. Vidare står det om vikten av att respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse samt att komplettering av dagens bebyggelse måste göras varsamt.

**XX + 2 namnunderteckningar, Sturevägen 5, 177 56 Järfälla**

Viktigt att bevara träden som finns där då det betyder så mycket för livsglädje, trivsel, djur och för syrets skull.

**XX, Sibeliusgången 24, 164 77 Kista**

Hoppas att projektet med bostäder, förskolan och ungdomsgården blir bra.

**XX, Sjölandsgatan 143**

Husen är för höga. Ungdomsgården bör ligga i anslutning till skateparken då det inte störs lika mycket. Det är nödvändigt att alla detaljplaner ses över i Kista då gällande plan inte ens tillåter inglasning av altan.

**XX (adress saknas)**

Förslaget saknar stöd från boende i området. Platsen som nu föreslås för bebyggelse är en lätt, trygg, naturlig och grön miljö, vilket nu går försvinner med föreslagen bebyggelse.

**XX, Sorögatan 3, 164 41 Kista**

Anser att fler verksamheter i bottenvåning borde möjliggöras. Punkthusen är för höga och skapar inget mervärde. Båda kvarteren borde vara slutna, för att bygga stad och inte förort. Intilliggande befintliga bostäder på Köpenhamngatan och Helsingörsgatan. Det finns behov av fler bilparkeringsplatser kopplat till verksamheten i Ärvinghallen.

**XX, (adress saknas)**

Föreslagen tät bebyggelse kommer inte på något sätt bidra till en förbättrad miljö i ett redan lagom tätt område, tvärtom. Ingen undersökning verkar ha gjorts, vilket ger ett lågt förtroende för stadsbyggnadsprocessen.

**XX, Århusgatan 203, 164 45 Kista**

Positiv till hyres- och studentbostäder i området men anser att exploateringen är för hög och att byggnaderna är för höga. Skuggpåverkan på förskolegården kan bli stor.

Fredrik Legeby  
planchef

Oskar Bergström  
planarkitekt