

Granskningsutlåtande Detaljplan för Anholt 1 i stadsdelen Kista i Stockholm Dp 2012-07311

Innehåll

Sammanfattning.....	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Granskning	2
Synpunkter inkomna under granskning.....	2
Remissinstanser	2
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	5
Övriga	17
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosätts.....	18
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	18
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande.....	26

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra ca 360 lägenheter varav ca 240 studentlägenheter och ca 120 hyreslägenheter, en förskola om fem avdelningar med tillhörande förskolegård samt en ungdomsgård. Planförslaget skickades ut för granskning 2014-11-26 – 2015-01-09. Under granskningen har 45 yttranden inkommit, varav 7 yttranden från remissinstanser. Flertalet remissinstanser tillstyrker och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller säkerhetsåtgärder kring inflygning till Bromma flygplats, gatuutformning och behovet av en fungerande räddningsväg. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar en lägre exploatering, inget höghus, mindre skuggpåverkan och ingen genomfartstrafik. Kontoret bedömer att inkomna synpunkter från sakägare, boende och allmänhet, i stort sett redan kommit in också under samrådet då synpunkterna redan hanterades i det reviderade förslaget - granskningsförslaget.

Inkomna synpunkter föranleder inga ändringar av förslaget.
Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ca 360 lägenheter i flerbostadshus, varav ca 240 är studentlägenheter och ca 120 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.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2014-11-26 – 2015-01-09. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2014-11-26. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Kista bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Remissinstansernas synpunkter har kommenterats direkt efter med kursiv stil. Yttranden från boende, sakägare och övriga kommenteras ämnesvis efter yttrandena. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Förslaget till detaljplan medger bygg rätt för en byggnad i 16 våningar. Enligt Luftfartsförordningen SFS 2010:770 ska en flyghinderanmälan göras för byggnad som blir högre än 45 meter. Länsstyrelsen anser likt Trafikverket att en flyghindersanalys bör tas fram som underlag för planförslaget. Länsstyrelsen vill också erinra om att samråd alltid ska ske med Försvarsmakten när höga objekt och byggnadsverk planeras. För mer info se yttrande från Trafikverket. Sedan detaljplanens samrådsförslag upprättats har Boverket meddelat att planbeteckningen "Y Idrott" inte längre ska användas. I stället ska användningsbestämmelsen "R Kultur och fritid" utnyttjas. Med hänsyn till eventuell omgivningspåverkan bör användningen preciseras genom index.

Länsstyrelsen rekommenderar att plankartan och planbeskrivningen ses över i detta avseende.

Byggherren är väl medveten om att en flyghinderanmälan/flyghinderutredning behöver göras innan byggnation. Byggherren ska vid det här laget redan ha tagit kontakt med Swedavia i den här frågan. Eftersom planen är startad innan Boverket meddelat om revideringar kring planbestämmelser för användningen (Y) Idrott, bedöms användningen (Y) fortfarande kunna användas och då utan närmare precision.

Lantmäterimyndigheten

Ingen erinran

Trafikförvaltningen (SLL)

Kring utformningen av hållplatsen på Jyllandsgatan, varvid trafikförvaltningen beretts tillfälle att studera ritningarna. Den föreslagna utformningen medför att buss som lämnar hållplatsen västerut riskerar att hindras av fordon västerifrån om inte dessa stannar strax efter parkeringsfickan. Trafikförvaltningen anser att åtgärder i form av tilläggstavla på skylten som varnar för avsmalning, samt målat nät på körbanan som markerar bussens svepyta, bör genomföras i syfte att förhindra att busstrafiken blockeras. Trafikförvaltningen har i övrigt inga synpunkter utöver de som framfördes i samrådsskedet.

Önskvärda åtgärder från Trafikförvaltningen strider inte mot planen då aktuell del är planlagd som gata. Synpunkterna tas med till projekteringsskedet där frågan kommer behandlas.

Trafikverket

Som Trafikverket framförde i samrådsskedet ligger planområdet inom det hinderbegränsande området för Bromma flygplats. Flygplatsen är därmed sakägare. Både Swedavia och Trafikverket yttrande i samrådet att det bör beställas en flyghinderanalys. En sådan omfattar inte bara en analys av om flygprocedurer m.m. påverkas av en hög byggnad utan också eventuell påverkan på tekniska system för kommunikation och navigering som också är en del av riksintresset. Preliminärt påverkas inte in- och utflygningsprocedurer av huset i 16 våningar men påverkan på de tekniska systemen måste utredas. Enligt uppgift från flygplatsen är inte en flyghinderanalys genomförd.

Trafikverket önskar upplysa om att förutom berörda flygplatser, ska även LFV och Försvarmakten ska finnas med på sändlistor. LFV äger anläggningar och tekniska system över hela landets yta kopplat till flygverksamhet och Försvarmakten system som är en del av riksintresset för totalförsvaret. Systemen riskerar att störas ut av höga byggnader och objekt. Som högt objekt räknas 45 m ovan mark inom sammanhållen bebyggelse och 20 m utanför.

Byggherren är väl medveten om att en flyghinderanmälan/flyghinderutredning behöver göras innan byggnation. Byggherren ska vid det här laget redan ha tagit kontakt med Swedavia i den här frågan. Efter granskningstiden har kontakt tagits med Försvarsmakten som meddelat att man inte har någon erinran på förslaget.

Idrottsförvaltningen

Förvaltningen får som svar på remissen framföra att idrottsförvaltningen inte har något att erinra mot föreliggande planförslag. Förutsättningen är att idrottshallens angöring och varutransporter säkras och att erforderligt antal parkeringsplatser för funktionsnedsatta möjliggörs intill hallens entré. Förändringarna för idrottshallens del bör bekostas inom projektet. Det är också viktigt att verksamheten i idrottshallen kan fortgå under byggnationstiden och att angöring och tillgång till parkeringsplats för funktionshindrade fungerar även under byggnationstiden.

För idrottens del möjliggör planen både angöring, lastning och parkering för funktionsnedsatta. Exploateringskontoret står för kostnaderna kring idrottshallens ytor som beskrivs i planförslaget. Ytterligare två parkeringsplatser tillskapas vid befintliga parkeringsplatser längs med den nordvästra fasaden. En viss påverkan kommer det att bli för verksamheten under byggnationstiden men det är viktigt att verksamheten kan fortgå.

Storstockholms brandförsvär

I planbeskrivningen anges att brandförsvarets fordon ska köras på gång- och cykelvägar för att det maximala avståndet på 50 m till byggnadernas entréer ska kunna uppfyllas. Längst Thorvaldsengången ser det dock ut som om det planeras för trädplantering, vilket kan inverka på möjligheten att köra där. På gatubilder från juli 2014 finns blomsterlådor placerade på infarten till Thorvaldsengången från Jyllandsgatan. Infart av obehöriga behöver hindras på annat sätt om brandförsvaret förväntas kunna nyttja gången, exempelvis med låsbar bom. Vidare ser det även ut att kunna vara snäva svängar, vilket innebär att det behöver säkerställas att svängradien för brandfordonen är acceptabel. SSBF anser att de vägar där det planeras för att brandförsvaret ska framföra sina fordon utformas, och skyltas som räddningsvägar. Skyltarna bör ange vilka dresser som nås via räddningsvägen för att korta tiden till insats. Detta ställer bland annat krav på bärighet, bredd, höjd och vinterväghållning.

Längs med aktuell del av Thorvaldsengången föreslås inga träd. Istället tas några befintliga träd ned och ersätts med buskar, vilket inte borde vara något problem för brandförsvarets framryckning.

Gång- och cykelvägar har utformats utifrån tidigare synpunkter från brandförsvaret vad gäller bredder och svängradier. Bommar, skyltar och flytt av blomsterlådor är ingen planfråga utan behandlas i projekteringsskedet.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Området ligger inom riskavstånd till undermarksanläggning. Vid aktiviteter som innebär sprängning, fullborrning, linsågning, hydralspräckning eller bergspräckning ska Fortum kontaktas för godkännande. I övrigt samma synpunkter som tidigare lämnats.

Om ovan nämnda åtgärder blir aktuella kommer kontakt tas med Fortum Värme under projekteringsskedet.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Boende, Helsingörsgatan 32, 164 44 KISTA

Strider mot Stockholm stads översiktsplan. Inte är förenligt med det som sägs i Vision Järva 2030, det tilltänkta byggområdet är där tydligt markerat som parkstråk som ska utvecklas efter befintliga värden och kompletteringar gör respektfullt och varsamt. Förslaget innebär ingen upprustning utan enbart förtätning av en viktig grön "lunga". Trafiksituationen kommer att försämrats om Jyllandsgatan öppnas för genomfartstrafik. Trafiken ökar mycket och därmed bullernivån och stoftmängden. Det planerade 16 våningshuset måste utgå. Det är dubbelt så högt som övriga hus i bostadsområdet. Övriga byggnader måste även de sänkas rejält. Och anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller färg och formspråk. Förslaget innehåller för få parkeringsplatser för bilar och inga platser för cyklar. Förskolan och kvartersgården kommer att få sämre möjligheter att bedriva sin verksamhet genom flytten. De behöver rustas inte flyttas och klämmas in mellan höghus. Att de skuggstudier som visar att många hus kommer att få betydligt mer skugga dagtid inte kan bortförklaras och ursäktas med att människor ändå inte är hemma under dagen. Så är inte fallet; en betydande andel jobbar obekväm arbetstid och många studerar hemifrån. Det finns idag ett antal platser i Kista t ex Kista gamla idrottsplats där en nybyggnation skulle förbättra miljön för såväl nuvarande boende som kommande. Innebär en omöjlig situation under byggtiden.

Boende, Köpenhamnsgatan 32, 164 42 Kista

Exploateringen från Start- PM har ökat från 250 lägenheter till nu 360 lägenheter, en ökning med 50 %. Avståndet mellan befintliga hus till föreslagna är 16m. Köpenhamnsgatan 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?

Boende, Helsingörsg.30, 164 44 Kista

Granskningshandlingen är rena lögner och okunskap i frågor som gäller bl a trafik, bullernivå, barnsäkerhet och trivsel.

Har man tittat på andra exploateringsområden? (andra platser föreslås för exploatering) Vart ska byggbarackerna placeras? Hur ska byggtrafiken ta sig fram? Hur hanteras sprängningarna?

Bullernivåer har förskönats rejält. Ni har sagt att lekparken inte kommer beröras av bygget, men när den nu ligger precis intill bygget hur har ni resonerat då? Idrottsplatsen bredvid: har ni tänkt, hur den kan användas under byggtid?

Boende, Köpenhamnsgatan 26, 1 tr, 164 42 Kista

Undertecknad vill härmed protestera mot förslag till detaljplan eftersom den tar för lite hänsyn till befintlig bebyggelse, ger för hög befolkningstäthet samt skapar en ohållbar trafiksituation. Förslaget är heller inte framtaget med kommunens egna riktlinjer för förtätning eller Vision Järva 2030. Antal våningar ska på respektive hus ska sänkas till ursprungliga förslaget eller mindre.

Ungdomsgården i förslaget är inte ändamålsenlig, träng inte ihop ungdomar på skuggiga trånga, blåsiga ytor och tro att det löser några problem. Ta hänsyn till de vindtunnlar som riskerar att bildas om husen blir för höga så att de kan undvikas. Trafikmiljön måste vara acceptabel för alla boende i området vad gäller buller och frekvens av bilar. Parkeringsproblemet måste vara löst. Det finns inte plats att parkera längs Köpenhamnsgatan, bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Gör inte Köpenhamnsgatan - Jyllandsgatan till en genomfartsled. Då vägen går alldeles bredvid

Igelbäcksskolan och Ärvingeskolan ökar risken för att barnen skadas av trafiken, dess buller och partiklar. Utfarten från Köpenhamnsgatan vid bussterminalen är redan idag problematisk i rusningstid. Gör en konsekvensanalys och riskbedömning av skolgårdarna och vägen mellan dessa både under och efter byggtiden. Igelbäcksskolan och Ärvingeskolan bildar nu skolenheten Kista. Grundskola och även små barn rör sig mellan skolorna till olika lektionssalar. Detta ökar risken för olyckor med bilar nära och ibland på skolgårdarna. Stockholms stad säger sig vilja satsa på ändamålsenliga och trygga skolgårdar, förslaget riskerar försämra dessa miljöer. Studenthusen är mycket höga och kompakta och bryter helt mot den byggnadsstil som är i vårt område idag. Det högsta huset (16 våningar) kommer att dominera totalt och ta bort ljus och utsikt för många av de befintliga bostäderna och även i de nya. 28 och 30-32). Det blir mycket mörkt, mycket insyn, ingen utsikt. Trafikmiljön kommer att kraftigt försämrats när 360 lägenheter tillkommer på det lilla området. När man bygger bostäder måste man tänka långsiktigt och ta vara på tidigare goda erfarenheter därför är det ett stort misstag att bygga lägenheter som ligger i skugga större delen av dagen. Bortförklaringen att man inte är hemma på dagen håller inte, så ser inte det moderna arbetslivet ut. Dessutom finns det pensionärer och andra som vill ha sol även på dagen. Solstudierna är bristfälliga vad gäller befintlig

bebyggelse, de flesta husen kommer att påverkas. Vintersolståndet redovisas ej heller.

Boende, Köpenhamngatan 32, 164 42 Kista

Ingen markundersökning har gjort, större delen består av lera och det är osäkert om det går att bygga. Kan byggen kompensera för eventuella skador på befintliga byggnader i samband med byggnation. Hur löses baracker, infrastruktur och transporter till bygget. Trafiken ökar med öppnandet av bussgatan och risken för trafikolycka ökar, särskilt för de många barn som rör sig i området. Kommer bulleråtgärder vidtas på bifintlig fasader då bullernivåerna ökar och vem bekostar detta?

Med föreslaget bryts bebyggelsestrukturer och trafikstrukturer. Mer anpassning krävs.

Boende, Köpenhamngatan 26, 164 42 Kista

Exploateringsgraden av den begränsade markområdet är alldeles för hög. Bebyggelsen i förslaget avviker helt från befintlig bebyggelse i Kista. Våningshöjden måste genomgående sänkas och det höga 16 våningar höga huset måste utgå. Boende bör involveras vid en sådan här förtätning, detta har inte gjorts. Ett realistiskt scenario tror jag är att gatan blir en smitväg och i takt med att arbetsområdet växer kommer trafiken att öka markant och därmed bullernivån avsevärt mer än Stadsbyggnadskontorets siffror. Under byggtiden lär bullret – och även damm – överstiga riktvärdena mångdubbelt. Byggherren eller kommunen måste bekosta bullersanering genom att betala för bättre ljudisolerande fönster. En genomfartsled strider markant mot visionen om ”promenadstaden” och risken för trafikolycka höjs särskilt för de många barn som vistas här. De höga husen kommer att ha avsevärda skuggeffekter på befintlig bebyggelse. Skuggutredningen som gjorts känns även den tillrättalagd för att passa planerna och inte trovärdig. Detaljplanen strider mot Stockholm stads översiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Planen är inte förenligt med det som sägs i Vision Järva 2030. Det tilltänkta byggområdet är där tydligt markerat som parkstråk som ska utvecklas. Vad hände med orden: ”respektera och utveckla befintliga värden” och ”kompletteringar av dagens bebyggelse måste göras varsamt.” En sak som inte nämns så ofta i samband med sådana här förtätningar är hälsoeffekten för kringboende. Detta är inte tillräckligt utrett och en studie av hur buller, skuggeffekter och damm påverkar de kringboende bör genomföras. Det finns många alternativa områden att bygga ett högt studentboende på i Kista. Kistas gamla idrottsplats är en sådan plats där en nybyggnation skulle förbättra miljön. Kommunen har uttalat att långsiktighet skall eftersträvas vad gäller val av byggherrar. Uppfyller verkligen Riskkapitalföretaget JHCS Fastigheter AB denna föresats? I början av projektet konstaterade stadsbyggnadskontoret att ”planförslaget på den aktuella platsen bryter mot platsens sammanhang till bebyggelse- och markstruktur” och framhöll vikten av att undersöka hur den nya bebyggelsen skall anpassas till sin omgivning. I samband med den plötsliga

exploateringsökningen försvann all sådan analys. Vad beror detta på? Vad ligger bakom detta?

Boende, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista

Det förslag gällande byggnadsplaner för Anholt 1 är jag bestämt emot. Koncentrationen av enormt höga byggnader på liten yta bryter totalt mot omliggande bebyggelse. Dessa höga byggnader kommer helt att skymma utsikten från min lägenhet. Detta planerade bygge kommer att förstöra min boendemiljö för ett antal år framåt speciellt avseende bullernivå.

Brf, Finlandsgatan 10, 164 74 Kista

Vi avstyrker planen och förordar att: Programarbete skall utföras
En miljökonsekvensbeskrivning upprättas. En utförlig konsekvensanalys utförs
Kommande förslag innebär en avsevärt lägre exploateringsgrad där: 16-våningarshuset utgår, Övrig bebyggelse sänks avsevärt, Parkstråket utvecklas istället för att avvecklas, Hänsyn tas till omkringliggande bebyggelse.
Byggnadsförslag skall hålla en högre kvalitet och bättra knyta an till den befintliga bebyggelsestrukturen i både form och färg
Inget stöd i Vision Järva 2030 och ingen tidig dialog med medborgarna. Huset på Helsingörsgatan 46-48 har ett stort antal fönster och balkonger mot planområdet –i norrläge - något som inte på något sätt framgår av plandokumentet. För dessa lägenheter kommer den planerade bebyggelsen betyda att den kvällssol kommer att försvinna. Den höga, mörkt färgade och tätt liggande bebyggelsen kommer att medföra en mycket omfattande förlust av indirekt ljus under resten av dagen-något som på inget sätt framkommer av analysen. Öppningen av bussgatan för genomfartstrafik är obefogad. Lågt cykel- och bilparkeringstal samt besöksparkering för bil. Risk för sprickor och sättningar pga av markförhållandena.

Brf, c/o HSB Akalla, Finlandsgatan 10, 164 74 Kista

Det presenterade planförslaget gällande nuvarande fastigheten Ålborg 1 innebär en oacceptabel "skuggning" av framför allt två av husen i föreningen (Köpenhamngatan 28 & Köpenhamngatan 30-32) samt gårdsmarken mellan dessa. (egna solstudier finns bifogade). Den nu föreslagna byggnationen är ca dubbelt så hög som det befintliga huset på Köpenhamngatan 30-32 och förutom att skymma solen, medför föreslagen höghusbebyggelse dessutom en betydande försämring av utsikten från lägenheterna i de ovan nämnda husen. Brf Samsö hyr dessutom ut antennplatser till tre mobiloperatörer på taket av huset på Köpenhamngatan 30-32. En bebyggelse på granntomten. Ålborg 1 med den extrema höjd som liggande planförslag föreslår, lägger delar av dessa anläggningars täckningsområde i "radioskugga", och orsakar negativa ekonomiska konsekvenser(sexssiffriga belopp per år!) för föreningen om mobiloperatörerna ser det nödvändigt att säga upp hyresavtalen p.g.a. att en byggnad kommer att skymma radiosignalerna för dem. Fastigheten Ålborg 1 är olämplig för

bebyggelse med höga hus. (Nuvarande stadsplan anger maximal byggnadshöjd till 30m över nollplanet, d.v.s. ca 9 meter över marknivå, vilket är väl anpassat till omgivande bebyggelse)

Boende, Helsingörsgatan 44, 164 44 Kista

Med tanke på om det nuvarande förslaget Anholt1 genomförs, kommer hela den genomtänkta idén om gröna oaser där barnen och vuxna kan trivas, tryggheten för äldre att kunna ströva ner till Järvafältet att helt demoleras. Kista kommer att bli något helt annat än vad som var tänkt – som en lyckad satsning på sista delen av miljonprojektet. Låt oss få behålla vår unika stadsdel som vi har och att den inte förstörs av en byggnation som helt bryter mot genuiniteten.

Boende, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista

Programarbete skulle ha gjorts! Planerad bebyggelse är alltför hög och tät. Ökningen från 250 i Start –PM till 375 (360) i samråd (granskning) lägenheter är inte rimlig. Analysen av ljusförhållanden är bristande. Planförslaget är inte ”helt i linje” med Vision Järva 2030 – snarare tvärt om! Den arkitektoniska utformningen är undermålig och går mot Kistas grundprinciper. Hänsyn till omkringliggande bebyggelse har inte tagits. Omkringliggande bebyggelse har inte redovisats på ett tillfredställande sätt. Parkstråket från Kista Centrum mot Järvafältet klipps av. Kommer caféet kunna överleva? Området är inte otryggt! Kraftigt försämrad utomhusmiljö för förskola och ungdomsgård. Planförslaget är inte genomarbetat.

Boende, Jyllandsgatan 197, 164 47 Kista

Undertecknade anser att detaljplanen inte bör antas i föreliggande form. Utformningen måste anpassas till den omgivande arkitekturens skala och uttryck. Det innebär:

1. Skyskrapan på 16 våningar måste minst halveras i höjd eller utgå ur förslaget.
2. Höjden på övriga hus bör sänkas.
3. Tätheten bör inte överstiga den höga täthet som redan råder i Kista.
4. Tak, färgsättning och utformning i övrigt måste anpassas bättre till omgivande bebyggelse för att inte bryta sönder den nuvarande helheten och sammanhängande bebyggelsestrukturen.
5. Generell genomfart på Köpenhamngatan bör inte införas.
6. Möjligheten att utvidga området för detaljplanen genom att lägga till nuvarande Ärvingehallen bör utredas. Hallen täcker ett ansevärt område som skulle kunna bebyggas med ett helt kvarter studentrum i samma höjd som omgivande bebyggelse, ev. med ny sporthall i källarvåningen.

Boende, Helsingörsgatan 24, 164 44 Kista

Strider mot Stockholm stads översiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Inte förenligt med det som sägs i Vision Järva

2030. Det tilltänkta byggområdet är där tydligt markerat som parkstråk som ska utvecklas. Kvarteret Anholt innebär inte upprustning utan enbart förtätning, förstörelse av en idag viktig "lunga" i ett redan mycket hårt exploaterat Kista. Trafiksituationen kommer att försämrast om Jyllandsgatan öppnas för genomfartstrafik. Trafiken ökar mycket och därmed bullernivån och stoftmängden. Det planerade 16 våningshuset måste utgå. Det är dubbelt så högt som övriga hus i bostadsområdet. Övriga byggnader måste även de sänkas rejält. Och anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller färg och formspråk. Förslaget innehåller för få parkeringsplatser för bilar och inga platser för cyklar. Förskolan och kvartersgården kommer att få sämre möjligheter att bedriva sin verksamhet genom flytten. De behöver rustas inte flyttas och klämmas in mellan höghus. Att de skuggstudier som visar att många hus kommer att få betydligt mer skugga dagtid inte kan bortförklaras och ursäktas med att människor ändå inte är hemma under dagen. Så är inte fallet; en betydande andel jobbar obekväm arbetstid och många studerar hemifrån. Innebär en omöjlig situation under byggtiden. Kommer våra barn att säkert kunna ta sig mellan Kista skolans båda enheter före detta Ärvinge- och Igelbäcksskolan men också till sina hem? Samma sak gäller ungdomarna som ska till fotbollsplanen. De säkra övergångarna(broarna) för gående över Jyllands- och Köpenhamnsplanen är för låga för lastbilarna till bygget. Vem tar ansvar för barnens säkerhet?

Boende, Köpenhamnsplan 30, 164 42 Kista

Undertecknad vill härmed protestera mot förslag till detaljplanen för Anholt. Jag menar att förslaget till detaljplan: Strider mot Stockholms stadsöversiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Inte är förenligt med det som sägs i vision Järva 2030. Det tilltänkta byggområdet är där tydligt markerat som parkstråk som skall utvecklas. Vad händer med orden: "respektera och utveckla befintliga värden" och kompletteringar av dagens bebyggelse måste göras varsamt." Trafiksituationen kommer att försämrast om Jyllandsgatan öppnas för genomgångstrafik. Trafiken ökar mycket och därmed bullernivån och stoftmängden. Det planerade 16 våningshuset måste utgå. Det är dubbelt så högt som övriga hus i området. Övriga byggnader måste anpassas till befintlig bebyggelse. Förskolan och kvartersgården kommer att få sämre möjligheter att bedriva sin verksamhet genom flytten. De behöver rustas men ej flyttas och klämmas in mellan höghus. Innebär en omöjlig situation under byggtiden. Kommer våra barn att säkert kunna ta sig mellan Kista skolans båda enheter men också till sina hem.

Boende, Helsingörsgatan 50, 164 44 Kista

Jag ansluter mig till Bevara Boendemiljös synpunkter på bygget i Arnholt: Undertecknad vill härmed protestera mot förslag till detaljplanen för Arnholt.

- Strider mot Stockholm stads översiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Inte är förenligt med det som sägs i Vision Järva

2030. Det tilltänkta byggområdet är där tydligt markerat som parkstråk som ska utvecklas.

- Kvarteret Anholt innebär inte upprustning utan enbart förtätning, förstörelse av en idag viktig "lunga" i ett redan mycket hårt exploaterat Kista. De senaste 20 åren har antalet bostäder nära nog fördubblats i Kista om man förutom Ärvinge också räknar in den nya bebyggelsen vid Kista gård, Kista Herrgård, Kista höjden, Kista Torn...
- Trafiksituationen kommer att försämrats om Jyllandsgatan öppnas för genomfartstrafik. Trafiken ökar mycket och därmed bullernivån och stoftmängden.
- Det planerade 16 våningshuset måste utgå. Det är dubbelt så högt som övriga hus i bostadsområdet. Övriga byggnader måste även de sänkas rejält. Och anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller färg och formspråk.
- Förslaget innehåller för få parkeringsplatser för bilar och inga platser för cyklar.
- Förskolan och kvartersgården kommer att få sämre möjligheter att bedriva sin verksamhet genom flytten.
- Att de skuggstudier som visar att många hus kommer att få betydligt mer skugga dagtid inte kan bortförklaras och ursäktas med att människor ändå inte är hemma under dagen. Så är inte fallet; en betydande andel jobbar obekväm arbetstid och många studerar hemifrån.
- Innebär en omöjlig situation under byggtiden. Kommer våra barn att säkert kunna ta sig mellan Kista skolans båda enheter före detta Ärvinge- och Igelbäcksskolan men också till sina hem?

Boende, Helsingörsg. 44, 164 44 Kista

1. Exploateringsgraden av det begränsade markområdet är alldeles för hög. Bebyggelsen i förslaget avviker helt från befintlig bebyggelse i Kista. Våningshöjden måste genomgående sänkas och det högsta (16 våningar) huset måste utgå.
2. Mot öppnande av genomfartsgatan och ifrågasätter bullerutredningen.
3. En genomfartsled strider i högsta grad mot visionen om "promenadstaden".
4. De höga husen kommer att ha avsevärda skuggeffekter på befintlig bebyggelse. Ifrågasätter solstuderina.
5. Detaljplanen strider mot Stockholm stads översiktsplan, och är inte förenlig med det som sägs i Vision Järva 2030.
6. en studie av hur buller, skuggeffekter och damm påverkar de kringboende bör genomföras.
7. Det finns andra platser att bygga på. Kommunen har uttalat att långsiktighet skall eftersträvas vad gäller val av byggherrar, gäller det i denna föresats?
9. I början av projektet konstaterade stadsbyggnadskontoret att "planförslaget på den aktuella platsen bryter mot platsens sammanhang till bebyggelse- och markstruktur" och framhöll vikten av att undersöka hur den nya bebyggelsen skall anpassas till sin omgivning. I samband med den plötsliga exploateringsökningen

försvann all sådan analys. Vad beror detta på? Vad ligger bakom detta?

Boende, Helsingörsgatan 38, 3 tr, 164 44 Kista

1. Exploateringsgraden av det begränsade markområdet är alldeles för hög. Bebyggelsen i förslaget avviker helt från befintlig bebyggelse i Kista. Våningshöjden måste genomgående sänkas och det högsta (16 våningar) huset måste utgå.
2. Mot öppnande av genomfartsgatan och ifrågasätter bullerutredningen.
3. En genomfartsled strider i högsta grad mot visionen om "promenadstaden".
4. De höga husen kommer att ha avsevärda skuggeffekter på befintlig bebyggelse. Ifrågasätter solstuderina.
5. Detaljplanen strider mot Stockholm stads översiktsplan, och är inte förenlig med det som sägs i Vision Järva 2030.
6. en studie av hur buller, skuggeffekter och damm påverkar de kringboende bör genomföras.
7. Det finns andra platser att bygga på. Kommunen har uttalat att långsiktighet skall eftersträvas vad gäller val av byggherrar, gäller det i denna föresats?
9. I början av projektet konstaterade stadsbyggnadskontoret att "planförslaget på den aktuella platsen bryter mot platsens sammanhang till bebyggelse- och markstruktur" och framhöll vikten av att undersöka hur den nya bebyggelsen skall anpassas till sin omgivning. I samband med den plötsliga exploateringsökningen försvann all sådan analys. Vad beror detta på? Vad ligger bakom detta?

Boende, Helsingörsgatan 30, 164 44 Kista

Motsätter sig förslaget som kommer påverka livet för boende i området på ett negativt sätt.

Boende, Köpenhamngatan 32, 164 42 Kista

Härmed meddelar jag att jag är mot förslaget Anholt 2012-07311. Förslaget är motstridigt i vad som sägs i Vision Järva 2030. Området där ni vill bygga är klart markerat som parkstig. Det förslaget är långt ifrån det man tidigare har sagt "tillägg till nyvarande bebyggelsen måste ske med aktsamhet." Förslaget innehåller inget som gör området bättre, endast förtätning och effektivisering. Om Jyllandsgatan öppnas som genomfart kommer trafikmängden öka kolosalt detta leder till ökade bullernivåer och ökad förorening detta i sin tur leder till sämre hälsa för boende så som problem med hörsel och hjärta mm. Ökad trafik leder även till ökade parkeringsproblem detta är redan i dag ett märkbart problem. Det 16 våningar höga huset passar inte alls i den nuvarande stadsbilden. Kistas värden kommer helt att förstöras med er detaljplanering. Området kommer att bli mörkt. Platsen ni vill bygga behövs som platsens lunga.

Boende, Helsingörsgatan 50, 164 44 Kista

Det bearbetade planförslaget strider fortfarande mot Vision Järva 2030 som antogs den 20 april 2009 av Kommunfullmäktige. Vars huvudord är: Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse. Kvarteret Anholt/Ålborg innebär inte upprustning utan enbart förtätning, förstörelse av en idag viktig "lunga" i ett redan mycket exploaterat Kista. För lite hänsyn har tagits till befintlig bebyggelse. Här i Kista däremot ska grönytorna slaktas, träd huggas ned, buskage tas bort och närheten till Järvafältet skymmas av skuggande höghus. Varför förtäta här där redan många bor per kvadratmeter. Kista är den av 1970-90 talets förorter som har flest boende per kvadratmeter. Livsviktigt för en trygg trafikmiljö för gångtrafikanter och då särskilt barnen är att broarna över Jyllandsgatan och Köpenhamngatan bevaras, även under byggtiden. Och definitivt inte lastbilar som trafikerar det föreslagna bygget. Bullernivåerna genom ökad trafik kommer att öka både för befintlig och nybyggd bebyggelse. Kraftigt ökad trafik på Jyllandsgatan. Den ökade trafiken innebär mer luftföroreningar och högre stofthalter. En "upprensning" av träd, buskar dvs borttagande av det gröna innebär givetvis att luftföreningarna och stofthalten ökar! De stora träden på grönytan framför Ärvingehallen är av stor betydelse för den lokala miljön enligt stadsekologisk expertis. Den beräknade ökningen av bilar i kvarteret är inte rimlig. Förskolegården kommer bli mindre jämfört med idag, vilket är oroväckande. De delar av Helsingörsgatan 48 - 46, liksom stora delar av Köpenhamngatan som vätter mot Kistagången respektive Jyllands/Köpenhamngatan kommer att ligga i skugga stora delar av dagen, enligt de skuggstudier som gjorts. I fem års tid beräknas bygget av de nya kvarteren hålla på vilket är en ohållbar situation. Ingen konsekvensanalys har gjorts på detta. Det är inte säkerställt att barnen får en säker gång till- och från skolan under byggtiden. För övrigt bör nog någon granska byggherren JHCS fastigheter innan man markanvisar.

Boende,**Köpenhamngatan 36 BV, 16442 Kista**

Strider mot Stockholm stads översiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Inte är förenligt med det som sägs i Vision Järva 2030. Det tilltänkta byggområdet är där TYDLIGT markerat som parkstråk som ska UTVECKLAS. Anholt 1, och Ålborg i Kista skulle vara en Mycket Hård exploatering av vår natur här i boendeområdet i stadsdelen mellan Köpenhamngatan och Helsingörsgatan Detta skulle ge Hög bullernivå i 5 års tid med all stoftmängd och stor miljöpåverkan i bostadsområdet. Med hög och farlig riskfylld genomfarts trafik mellan Köpenhamngatan och Jyllandsgatan. Vi har både Ärvinge- och Igelbäcksskolan och även förskolor från båda hållen. OBS! Med denna lilla gröna yta med några träd, detta ger ett luftigt parkstråk mellan gatorna, ska inga gräsytor finnas längre i bostadsområden? Öppna inte upp för allmän trafik mellan Köpenhamngatan och Jyllandsgatan. Utan behåll Endast busstrafik. Nuvarande Anholt 1 med förskola och

ungdomsgård - Rusta upp dessa byggnader. Eller Riv och Bygg nytt till denna verksamhet som passar ungdomen, varför ska de ha källarlokal de behöver se dagsljus och där finns redan fin park till barnen.

Boende, Helsingörsgatan 42, 164 44 Kista

Hänvisar till sitt yttrande i samrådet. Anser att det byggs för mycket på den angivna platsen samt att fler människor på en liten yta genererar desto fler problem. Pekar på brister i den demokratiska modellen och ett kortsiktigt planerande.

Boende, Århusgatan 5, 164 45 Kista

Mot ett öppnande av bussgatan med anledning av ökning av biltrafik och mindre trafiksäkert.

Boende, Helsingörsgatan 46, 164 44 Kista

Har idag köksfönster, vardagsrumsfönster och balkong i direkt anslutning till den föreslagna bebyggelsen. Emotsätter mig starkt bebyggelsen då det skulle innebära att lägenheten blir mörkt dygnet runt. Bebyggelsen med sin höjd passar inte in i övrig bebyggelse i området. Bebyggelsen är med sin höjd för nära Järvafälten som är naturområde. Marken är enligt planen inte avsedd för bebyggelse. Omfattande insynsproblem pga bebyggelsens närhet och höjd.

Boende, Helsingörsgatan 30, 164 44 Kista

Kritisk till att klumpa ihop människor på så liten yta.

Boende, Jyllandsgatan 215, 164 47 Kista

Mot ett öppnande av bussgatan med anledning av ökning av biltrafik och ändrad gatukaraktär. Vi är också emot den 16 våningar tornet vilket är för massiv, och igen förändrar karaktären av områden när du tar bort alla grön plats från inne områden.

Boende, Helsingörg 42, 164 44 KISTA

Citat: "Centralt i planarbetet är att skapa attraktiva vistelsezoner med platsbildningar och stråk som kan göra området mer attraktivt" Området är redan maximalt attraktivt med vistelsezoner, platsbildningar och stråk, bl.a. tack vare sättet att bygga studentbostäder under senare år. (Bredvid Anholt 1) Bostäderna har dessutom fått pris för god arkitektur och sättet att anpassa byggnaderna till befintlig miljö. Skickar med en bild som visar hur bostäderna gör området till attraktivt med vistelsezoner, platsbildningar och stråk.

Boende, Sjölandsgatan 143, 164 45 KISTA

Höghuset förstör och sticker ut från den låga, trevliga byggnadsstil som är typisk för denna del av Kista och fick mig att flytta hit. Vad menas med att "skapa attraktiva vistelsezoner och stråk som ska göra området mer attraktivt"? De befintliga vistelsezonerna kommer

ju att bebyggas. Byggnaden kommer att skugga många av de närliggande bostäderna. Attraktiviteten i området kommer att minska inte att öka.

Boende, Helsingörsgatan 46, BV, 164 44 KISTA

Till min stora besvikelse har det nya bearbetade planförslaget inte alls tagit hänsyn till mina och andra boendes rättfärdiga invändningar. Förslaget till detaljplanen strider mot:

- Stockholms stads översiktsplan från den 15 mars 2010 och mot vad som sägs i Vision Järva 2030, där det tilltänkta byggområdet är markerat som parkstråk. Kista är redan ett mycket hårt exploaterat område, antal bostäder har i det närmast fördubblats under de senaste åren. Det planerade 16 våningshuset måste helt utgå. Det är dubbelt så högt som övriga högsta hus i området, övriga byggnader måste även de sänkas rejält och anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller färg och formspråk. Förslaget innebär en klar försämring av trafiksituationen genom att Jyllandsgatan öppnas för genomfartstrafik, den kommer att kraftigt öka och därmed även bullernivån och stoftmängden i luften. Parkeringssituationen kommer att försämrats med ökade behov av nya p-platser för bilar. Skuggstudier visar att många hus kommer att få betydligt mer skugga dagtid. Under byggnation kommer vi få en ohållbar situation, särskilt för våra barn.

Boende, Jyllandsgatan 233, 164 47 Kista

Protesterar mot förslaget

Boende, Helsingörsgat.30, 16444 Kista

Ifrågasätter hur gick det till när JHSC Fastigheter AB fick klartecken att bygga? Det kan finnas många risker men köpet.

**Boende, Köpenhamnsgatan 28 bv,
164 42 Kista, Brf Samsö**

Vi anser att utformningen av kv Anholt 1 mm inte är acceptabel i sin nuvarande version eftersom den tar för litet hänsyn till befintlig bebyggelse vad gäller höjd, färg och stil. Förslaget ger för hög befolkningstäthet samt skapar en ohållbar trafiksituation vad gäller buller och frekvens av bilar. Förslaget är inte heller framtaget i enlighet med kommunens egna riktlinjer för förtätning eller Vision Järva 2030. Parkeringsproblemet måste vara löst. Det finns inget utrymme att parkera längs Köpenhamnsgatan, bland annat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det högsta huset (16 våningar) kommer att dominera totalt och ta bort ljus och utsikt för många i de befintliga bostäderna och även i de nya. Även övriga hus är så höga att våra kommer att te sig som pluttiga i förhållande till de nya. Boendemiljön försämrats markant för de lägenheter som vetter mot bygget både på Helsingörsgatan och Köpenhamnsgatan (framför allt 28 och 30-32). Det blir mycket mörkt, mycket insyn, ingen utsikt.

Boende, Helsingörsgatan 40 16444 KISTA

Planarbetet tar ej hänsyn till vad *Vision Järva 2030* säger om dialog och anpassning till befintlig byggnadsstruktur. Inledande programarbete har överhoppats. Planförslaget bryter kraftigt mot omgivningen vad gäller hushöjder, struktur, material samt färger och borde anpassas bättre. Antalet lägenheter har utan motivering ökats ca 50%. Ålborg 1 innehåller fyra höga hus där studenterna får en mycket liten innergård. 16- våningarshuset bör tas bort. Anholt 1 innehåller hus som är alldeles för höga sett från sidorna där bebyggelsen har högst två våningar. Hushöjderna bör halveras. Färgsättningen känns helt fel. Ungdomsgård: Att flytta eftermiddagsaktivitet för ungdomar på 10-15 år från närheten till lek-/skatepark och fotbollsplan till föreslagen ny plats känns totalt fel. Bilparkering för gäster finns inte alls planerad. Ytterligare platser för Ärvingehallen torde behövas eftersom det ibland står det 10-20 felparkerade bilar på parkområdet nordost om hallen. Cykelparkering sägs det inget konkret om. Cyklar behöver kunna parkeras inne skyddade mot väder samt mot stöld och åverkan. Boendekostnader sägs inget om. Här borde finnas en målsättning inriktad på att skapa lägenheter med ej för höga hyror.

Boende, Köpenhamnsgatan 30-32, 16442 Kista

Höghuset passar inte in i befintlig bebyggelsestruktur och stör bilden av Kista. Skyskrapans höjd minst halveras eller stryks ur planeringen, övriga. *Vision Järva 2030* har tagits fram men i detta fall stöder det inte förslagen till detaljplansändringen. Genom att öppna upp gatan för genomfart beräknas trafiken öka markant och det blir en betydande höjning av bullernivån för närliggande byggnader. Att Jyllandgatan ej öppnas upp för trafik. Att röra sig i området kommer att bli otryggare och farligare pga. den ökade mängden trafik. Förslaget strider mot översiktsplanen. Det planerade cafét/restaurangen kommer att bidra till att lugnet försvinner och boende runt omkring måste stå ut med höga röster, skrik, bråk och mer "bus" Avstånden till omkringliggande hus är för kort. Möjligheten till att röra sig till Järvafältet försvåras. Anpassning till färgskala har inte gjorts. Ingen vindstudie har gjorts. Vad händer med närliggande, befintliga hus när sprängningar pågår? Skador/sprickor som antagligen kommer att uppstå, vem sköter det? Största delen av den tilltänkta marken är gjord av lera, vem garanterar att husen står på säker grund? Barnen på förskolan kommer få en alldeles för liten yta att leka på. Barn som rör sig mellan skolorna i området får en farlig väg under byggnadstiden, vem garanterar deras säkerhet? Alla baracker och byggbilar som behövs under tiden, vart ska de stå? Hur ska dessa komma fram till området med tanke på de låga gångbroarna som leder över Köpenhamnsgatan vi två ställen? De planerade parkeringsplatserna är för få, det kommer att bli olagligt parkerade bilar.

Boende,
Helsingörsgatan 48,4tr, 16444 Kista.

Vi skriver till er eftersom vi motsätter oss det nya bostadsområdet Anholt pga : De boendes synpunkter har inte alls tagits på allvar och dialogen har fallit i sin glömska. Bostadsområdet stänger det offentliga rummet, promenadstråken, de gröna kilarna. Vilket innebär att vårt bostadsområde blir alltför exploaterad. Detaljplanen strider mot Stockholm stads översiktsplan, antagen den 15 mars 2010. Planen är inte förenligt med det som sägs i Vision Järva 2030. Vi oroar oss över de hälsoeffekter som kommer att bli då byggnadstiden kommer att ta minst 5 år på en så liten yta. Vibrationer i marken, dammpartiklar mm. Husen bredvid har redan sprickor som måste åtgärdas. Vi undrar över de skadorna som kan komma att bli när bygget blir på nära inpå det gamla bostadsområdet.

Övriga

Bevara vår boendemiljö i Kista (gm Boende, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista)

Vi är helt övertygade om att det finns alternativ till en exploatering av denna gröna flik som gör miljön bättre och inte ytterligare förtätar där det redan är trångt. Kista är den miljonprogramsörort som är tätast bebyggd. Våra invändningar i samrådet har inte beaktats på några avgörande punkter och det aktuella planförslaget fortsätter vara svagt på de punkter vi kritiserat.

Det är inte acceptabelt att man plötsligt hoppar över allt det som diskuterats i "Vision Järva 2030". Vi hoppas att stadsplaneringen verkligen ska ta sin utgångspunkt från en tidig dialog med invånarna, så som framhålls i den nya politiska plattformen "Stockholm, en jämlik och hållbar stad" – och att detta även skall få gälla oss.

Boende, Helsingörsgatan 37, 164 44 KISTA

Nu planerade byggnader stämmer inte i in stadsbilden. Speciellt de tre höghusen mot Ärvingehallen är totalt främmande inslag i Kista. Husen skulle förstöra hela arkitekturen av "bostadsdelen" av Kista. Hyreshusen mot Järvälfältet bör vara högst 4 våningar höga. Formen av husen passar arkitektoniskt med övriga byggnader i området. Fasadfärgen är lite främmande, den skulle kunna vara ljusare. Byggande av flera höghus måste vara genomtänkta. Höga hus bör samlas intill varann, inte utspridda en här en där. Eftersom det finns bostadsbrist är det viktigt att staden fortsätter att söka nya platser för höga hus i samma ställe. Staden kanske skulle kunna inventera stadens alla områden, inte bara miljonprogramsområden. Man kan bygga intill "finare gator och områden". Enligt min mening är denna del av Kista färdigbyggt.

Namnlista 222 st underskrifter, Bevara vår boendemiljö i Kista (gm Boende, Helsingörsgatan 48, 164 44 Kista)

Förslaget strider mot gällande översiktsplan och det underliggande markanvisningsavtalet med JHCS fastigheter AB som har ansökt

om planändringen. Vi anser att ett nytt förslag bör tas fram som måste anpassas till den omgivande arkitekturens skala och uttryck, och som beaktar kommande trafik- och parkeringssituation bättre.

- Skyskrapan på 16 våningar måste minst halveras i höjd eller utgå ur förslaget.
- Höjden på övriga hus bör sänkas.
- Tätheten bör inte överstiga den höga täthet som redan råder i Kista.
- Tak, färgsättning och utformning i övrigt måste anpassas bättre.
- Parkstråket skall utvecklas, inte avvecklas.
- Generell genomfart på Köpenhamngatan bör inte införas. Kvoten lägenheter/garageplatser måste bli realistisk.
- Behov av geoteknisk undersökning för att få svar på genomförbarheten samt för att undvika eventuella sättningar för befintliga hus
- Markanvisningen strider mot gällande markanvisningspolicy
- Vi anser att ett förslag på en ny detaljplan för de aktuella kvarteren bör föregås av ett programarbete i dialog med de boende, i enlighet med översiktsplanens ambitioner och föreskrifter i PBL.
- Vi vill också fästa er uppmärksamhet på att enligt kommunfullmäktiges beslut "får stadsbyggnadsnämnden anta planer som handlagts med enkelt förfarande samt planer som inte avser ändring av en tidigare plans grunddrag eller innefattar väsentlig avvikelse från vad tidigare gällt". Av redovisningen ovan framgår att detaljplaneförslaget ändrar gällande detaljplaner och markanvändningen på ett omfattande sätt, och följaktligen bör planens fastställelse bli föremål för prövning av kommunfullmäktige.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Nedanstående punkter är hanterade men inte särskilt beskrivna i förhållande till den enskildes synpunkter.

- Hög exploatering
- Inget höghus
- Grönyta försvinner
- Öppna inte upp bussgatan för genomfartstrafik
- Förslaget anpassar sig inte tillräckligt till befintlig bebyggelsestruktur

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vision Järva 2030/ Dialog/ Program/Översiktsplan/Process

Flera sakägare och boende 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. Behöver inte planens bli föremål för prövning av kommunfullmäktige?

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 följer 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. Under granskningsskedet har ett reviderat planförslag tagits fram som skickats ut till sakägare och boende i området. Med det har projektet kommunicerats med allmänheten. Då planen inte är i den omfattningen eller avviker från översiktsplanen ser kontoret inte behovet av att planen tas i kommunfullmäktige.

Hög exploatering

Flera sakägare och boenden har varit kritiska till varför man ökat antalet lägenheter från ca 250 lägenheter som föreslogs i Start-PM (tjänsteutlåtandet) och godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2013-04-18, till ca 375 lägenheter som föreslogs i samrådsförslaget och ca 360 lägenheter som föreslagits i granskningsutlåtandet. Sakägare och boende anser att exploateringen är för hög på föreslagen plats och är högre än övrig bostadsdel i Kista.

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 RUFSS (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. Med den direkta närheten till Järva fältet och att grönytan används i begränsad utsträckning gör det möjligt med föreslagen exploatering.

Arkitektur / gestaltning/ stadsbild

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. I Start- PM gjordes analysen att förslaget bryter mot platsens sammanhang till bebyggelse och markstruktur och framhöll vikten av att anpassas till sin omgivning, vad hände med det?

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 Järva fältet 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 möte

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. I start-PM konstaterades det hur föreslagen bebyggelse ska möta befintlig bebyggelsestruktur och anpassas till platsens förutsättningar men kommer att behöva undersökas vidare. Efter det att platsen och området studerats mer noggrant. En viss anpassning behöver ske men att platsen tolkats som en del av intuitionsstråket och inte en del av befintlig bostadsdel. Med det kan en friare gestaltning tillåtas, enligt förslaget. Dock har höjdanpassningen mot Järvafältet setts som viktig och tas också upp i förslaget med en lägre bebyggelse här.

Befintlig verksamhet

Det bör utredas om idrottshallen inte kan byggas ut istället för att planera bostäder på platsen.

Idrottförvaltningen har förklarat att det inte finns några planer på att bygga ut idrottsverksamheten här. Förvaltningen har inte heller haft sådana synpunkter under planprocessen. Med det tolkar Stadsbyggnadskontoret att frågan är utredd.

Skuggpåverkan

Föreslagen bebyggelse ger en orimlig hög skuggpåverkan på befintliga bostäder. Framtagna solstudier bedöms vara felaktiga.

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. Framtagna solstudier bedöms vara tillförlitliga och ger en översiktlig förståelse på förslagets skuggpåverkan.

Liten förskolegård/ bostadsgård/

Flera boenden ser negativt på att förskolegården har blivit mindre än vad den är idag. Studenterna kommer få en väldigt liten gård

I det nya förslaget är förskolegården något mindre men en stor förbättring är att förskolebarnen har direktkontakt med lekplatsen och Järvafältet utan att några bilvägar behöver korsas. Med närheten till stora grönytor bedöms gårdens storlek för studentlägenheterna vara acceptabel. Kontoret anser att avvägningen mellan förskolegårdens utsträckning, bostadsgårdens yta och avståndet till lekparken/ Järvafältet är en väl avvägd bedömning.

Öppnande av bussgatan för genomfartstrafik

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

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 hållbara transportalternativ. Genom att öppna bussgatan för genomfartstrafik kan framkomligheten för bilister förbättras. Föreslagen gatuutformning bedöms göra det mer trafiksäkert än vad det är idag med tydligare övergångsställen, avsmalning av gata som motverkar höga hastigheter och nedsänkt kantsten för att göra det mer trafiksäkert för cyklister.

Parkering

Flera anser att cykelparkeringstalet är lågt för både hyreslägenheterna och studentlägenheterna. Gällande bilparkering finns det brist idag på parkeringsplatser i området. Även bristen av besöksparkering kopplat till idrottshallen (Ärvingehallen) framförs.

Efter synpunkter från samrådet gällande parkeringstal höjdes cykelparkeringstalet från 1,5 till 1,75/ studentlägenhet. För bostäderna är siffran oförändrad, alltså 2,0/lägenhet. Parkeringstalet för bilar är 0,7/lägenhet och 20 bilplatser för studentlägenheterna. I förslaget har även 8 platser för angöring/parkering föreslagits längs med Jyllandsgatan-Köpenhamngatan. Befintlig parkeringsplats vid Ärvingehallen utökas med 2 parkeringsplatser. Med detaljplanen löses parkeringen för tillkommande bebyggelse. Finns det ett underskott av parkeringsplatser redan i dagsläget så är det trafikkontoret som

ansvarar för trafikfrågor som ska kontaktas. Med framkomlighetsstrategin som Trafikkontoret har tagit fram så ska trafiken i staden prioriteras enligt följande ordning, gående, cyklister, kollektivtrafik och bil. Föreslagna parkeringstal har delvis grundat sig på framkomlighetsstrategin

Grönyta

Boende och sakägare är kritiska till att grönytan försvinner. Parkstråket ska utvecklas inte avvecklas.

Grönytan som försvinner är en gräsyta som idag är planlagt för allmänt ändamål och var tänkt för idrottsverksamhet enligt gällande plan. Då det inte finns planer från idrottsförvaltningens sida att nyttja platsen för idrott föreslås den att planläggas för i huvudsak bostäder. Grönytan används idag dessutom begränsat. Med närheten till Järvafältet som är ett stort grönområde kan grönytan bebyggas. I planbeskrivningen framgår det att platsen där Kistagången möter Järvafälter och det nya gångstråket från Rinkeby pekats ut som en lämplig plats att förtydliga som en entré in till Kista. Kistagången kommer delvis breddas och får planteringar, sittplatser, platsbildningar som kan göra Kistagången mer attraktiv. Frågan kommer att studeras vidare i projekteringsfasen.

Byggnation på andra platser

Det finns andra platser som lämpar sig bättre för att bebyggas, exempelvis Kista idrottsplats, Kista äng mm. Det byggs för mycket i Kista, inte bara det här förslaget utan totalt sätt.

Med det bostadspolitiska målet ses hela staden över och även andra delar av Kista för att hitta lämpliga platser för nya bostäder. Då Kista är utpekat både som en tungpunkt i stadens översiktplan och en regional kärna i ett regionalt perspektiv, RUFS 2010 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) med närhet till service, kollektivtrafik och Järvafältet, är förutsättningarna för bostäder mycket goda.

Miljökvalitetsbeskrivning

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

Kontoret bedömde tidigt i processen att förslaget inte kommer ha en betydande miljöpåverkan och att en miljökvalitetsbeskrivning inte behöver upprättas. De konsekvenser som förslaget har på miljön finns beskrivet i planbeskrivningen.

Utsikt

Boende och sakägare anser att deras utsikt kommer bli påverkad.

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 samt upprustning av allmänna stråk och platser.

Buller

Bullersituationen kommer bli ohållbar för oss som bor här. Kommer bulleråtgärder göras på befintliga hus?

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. I en stad förändras ständigt trafikmängder och därmed bullernivåer. I det här fallet handlar det om en bullerökning om högst 3 dBA för de närmaste boendena. Konsekvensen bedöms vara rimlig och att inga särskilda bulleråtgärder behöver vidtas.

Markförhållanden

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

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 behöva göras närmare projekteringsfasen.

Störningar från ungdomsverksamheten

Ungdomsgården bör ligga närmare Järvafältet för att störa boende i så liten utsträckning som möjligt.

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.

Störningar under byggnationstiden

I samband med sprängningar kommer boenden i närområdet att störas på ett ohållbart sätt. Vart ska byggbaracker placeras? Vem bekostar eventuella skador på befintliga byggnader i samband med sprängning? Hur ska trafiken ta sig fram, det finns låga gångbroar över gatorna. Konsekvensanalys borde göras.

En viss störning kommer det att bli i samband med byggnation för boende i närområdet. Det finns lagar och regler för när och hur mycket det får bullra vid en byggarbetsplats som ligger nära bostäder, vilket ska följas. Desamma gäller sprängningar. Vart byggbaracker ska placeras är ännu oklart, likaså om gator/gångbanor behöver stängas av och i vilken omfattning. Sjölandsgatan saknar gångbroar över gatan, vilket skulle kunna vara en framkomlig väg för byggtrafik om inte Köpenhamngatan-Jyllandsgatan klaras. Ovan nämnda störningsfrågor bedöms kunna hanteras och lösas när ett eventuellt byggskede närmar sig och inte i en planprocess.

Vind

Med höghuset kan vindtunnlar uppstå som bidrar till blåsiga gaturum och påverkar vistelse i området på ett negativt sätt.

Den förhärskande vindriktningen i Stockholm kommer från sydväst. Föreslaget höghus med indrag mot bla sydväst, bedöms kunna bryta vinden så att blåsiga gaturum undviks.

Partikelhalter

Med förslaget kommer trafikmängderna öka och därmed partikelhalterna att öka. I samband med byggnationen kommer stoft från all byggtrafik bidra till en sämre luftmiljö.

Partikelhalterna för området är relativt låga och redovisas i planbeskrivningen. Med de ökade trafikmängderna som förslaget bidrar till bedöms inte riktvärdena för PM 10 och kvävedioxid att överskridas.

Ekonomi

Boende och sakägare anser att förslaget strider mot markanvisningspolicyn. För att ta reda på byggherrens möjligheter till genomförande av projektet behöver en utredning göras. Antennplatser hyrs ut till flera mobiloperatörer uppe på befintligt hus på Köpenhamngatan 30-32. En konsekvens skulle kunna innebära ”radioskugga” och därmed ekonomiska förluster för bostadsrättsföreningen (Brf Samsö).

Kontoret utgår från att exploateringskontoret har gjort en korrekt markanvisning till aktuell byggherre. I det här fallet bedöms de allmänna värdena som höghuset medför såsom fler studentbostäder, överstiga eventuella ekonomiska förluster för bostadsrättsföreningen i samband med att antennplaster inte längre kan hyras ut pga. av radioskugga som höghuset skulle medföra.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Ett flertal synpunkter från boende och sakägare i området är särskilt negativa till att förslaget inte anpassar sig tillräckligt till befintlig bebyggelse, att exploateringen är för hög, att grönyta försvinner och att bussgatan öppnas upp för genomfartstrafik. Kontoret har tidigare gjort bedömningen att platsen tål en tätare och högre bebyggelsestruktur då det ingår i det tidigare intuitionsstråket som avgränsas tydligt från bostadsdelarna genom gata eller gångväg. Den delvis skulpturala arkitekturen kan tillföra nya och spännande möten i landskapet. Platsen lämpar sig mycket väl för föreslaget innehåll såsom bostäder/studentbostäder, förskola och ungdomsgård med bl.a. närhet till Kista centrum, idrottsytor, Järvafältet och god kollektivtrafik. Kista är dessutom utpekad som en tyngdpunkt i översiktsplanen och utgör en viktig nod i ett större, regionalt perspektiv (RUFS, Regional utvecklingsplan).

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Monika Joelsson Vestlund
planchef

Oskar Bergström
stadsplanerare