

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheten Oslo 1 m fl i stadsdelen Husby, Dp 2016-15727

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	6
Övriga remissinstanser	14
Sakägare enligt fastighetsförteckning	15
Övriga, ej sakägare	18
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	23
Föreslagna förändringar.....	24

Sammanfattning

Planarbetet syftar till att möjliggöra bostadshus vid sex parkeringsdäck intill tre lokalgator i södra Husby. Däckens kortsida mot gatan ersätts av fem våningar höga bostadshus. Varje bostadshus beräknas rymma ca 20 lägenheter vilket sammantaget ger omkring 120 bostäder.

Planförslaget sändes ut på samråd 2018-05-15 - 2018-06-26. Under samrådet har ca 40 yttranden inkommit. I huvudsak bejaktar remissinstanserna kompletteringsbebyggelse på garagen men har synpunkter i sak. Husby har enligt översiktsplanen möjlighet till stadsutveckling. Det gäller främst kompletteringsbebyggelse inom befintlig struktur något som föreliggande garageplaner syftar till. Husby ingår även som ett s k fokusområde tillsammans med de andra Järvastadsdelarna. Saksynpunkterna gäller främst frågor om dagvatten, buller, markföroreningar, risk, energi, träd, störningar

Stadsbyggnadskontoret

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

under byggtiden, trafik, avfall och gestaltning. Flertalet sakägare – främst boende vid Oslogatan - och övriga boende som framfört synpunkter motsätter sig förslaget. Kritik framförs mot ökad skugga, dagsljus- och utsiktspåverkan. Synpunkter framförs även bl.a. att husen ges en enklare och mer dämpad gestaltning/färgsättning som harmonierar med befintlig bebyggelse samt beträffande bebyggelsetäthet. Oro uttrycks även för ökad trafik i området samt för att parkeringssituationen försämras i samband med exploateringen.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: Dagvattenutredningen revideras, en bullerutredning tas fram, provtagning av markförhållanden utförs, träd undersöks, färgsättningen bearbetas, frågan om eventuell påverkan på tunnelbanan utreds. Grundupplägget med sex nya gavelhus i fem våningar på sex garage i Husby kvarstår.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planarbetet syftar till att förnya sex parkeringsdäck vid tre lokalgator i södra Husby. Däckens kortsida mot gatan tas ned och ersätts av bostadshus. Varje bostadshus beräknas rymma ca 20 lägenheter vilket sammantaget ger omkring 120 bostäder.

Byggaktören AB Svenska Bostäder äger tre av fastigheterna (Trondheim 4, 5 och Oslo 6), de andra tre fastigheterna (Molde 3, 4 och Oslo 1) ägs av staden, men där har AB Svenska Bostäder tomträtt.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2018-05-15 - 2018-06-26. Information om samrådet skickades enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Svenska Bostäders distriktskontor, Edvard Griegsgången 18B samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Tensta - Rinkeby tisdag 15 maj 2018 och i Mitt i Kista den 5 juni 2018. Samrådsmöte hölls 2018-06-12 i Folkets Husby Träff där ca 15 personer närvarade.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. För yttrande i sin helhet hänvisas till stadsbyggnadskontorets handlingar i ärendet för projektet dnr 2016-15727. Handlingarna finns tillgängliga på Stadsbyggnadsexpeditionen, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL, men har rådgivande synpunkter kring dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer för vatten. Länsstyrelsen lämnar även angående Bromma flygplats information om vad som gäller för höga byggnader.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Rådgivande synpunkter

Dagvattenhantering, miljö kvalitetsnormer för vatten

Recipient för dagvattnet är Igelbäcken och slutligen Edsviken. Igelbäcken är ett känsligt vattendrag med höga ekologiska värden. Edsviken är klassad som dålig ekologisk status. Därmed är all ytterligare försämring inte tillåten. Utan föreslagna dagvattenåtgärder kommer föroreningsbelastningen öka. Det innebär att föreslagna åtgärder är en förutsättning för planens genomförande. Länsstyrelsen anser därför att dagvattenhanteringen bör förtydligas i planbeskrivning och plankarta.

Det är inte tydligt i dagvattenutredningen om beräkningen utgår från hela byggnaden, eller endast den del av byggnaden som ska bli bostadshus. Rimligen bör enligt Länsstyrelsen beräkningarna göras på hela planområdet, dvs hela garaget och inte bara den delen som byggs om till bostäder. Dagvattenutredningen använder ett av sex garage som exempel. Det anges emellertid att för vissa av områdena utgörs marken av morän vilket möjliggör att en stor del av nederbörden kan infiltreras, medan andra områden utgörs av berg i dagen vilket innebär att i princip ingen infiltration kan ske. Dessa skillnader bör hanteras i planhandlingarna. I dagvattenutredningen anges att Stockholms stads åtgärdsnivå omfattar ett

fördröjningskrav, dock finns även ett reningskrav, vilket bör läggas till, då detta är viktigt med hänsyn till miljökvalitetsnormer för vatten.

Höga byggnader

Länsstyrelsen erinrar om att det finns flera aktörer som kommunen behöver samråda planförslag med om detaljplanen innehåller höga byggnader.

Trafikförvaltningen (SLL)

Då delar av planförslaget ligger inom 80 meter från spårtunnel för tunnelbana föreslår trafikförvaltningen att kommunen kompletterar plankartan med följande bestämmelse med avseende på stomljud: ”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljuds nivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage.”

Den planerade byggnationen enligt planförslaget ligger delvis inom 50 meter från tunnelbaneanläggningen, vilket innebär att bl.a. grundläggningen kan medföra en påverkan på trafikförvaltningens kollektivtrafikanläggning och trafiken.

Exploatören ska ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret/tunneln.

För bodetablering och upplag ska placering godkännas av trafikförvaltningen.

Storstockholms Brandförsvär

Utifrån underlaget förefaller det som att vissa av parkeringsdäcken behöver medge uppställning för räddningstjänstens höjdfordon för att alla lägenheter ska kunna nås för alternativ utrymning. Om så är fallet behöver uppställningsplatser anordnas och garagens bärighet säkerställas.

Försvarmakten

Ingen erinran.

Luffartsverket

Ingen erinran.

Swedavia

Ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljöförvaltningen bedömer att föreslagen bebyggelse är väl planerad ur miljösynpunkt. Detaljplanens sex garage omges av en par meter gräsbevuxen remsa med träd och buskar. Fem garage är placerade på fyllnadsmassor överlagrade av sediment. Ett garage står delvis på berg.

Stockholms antagna mått 2016 på åtgärdsnivå för dagvatten vid nybyggnad är att de första 20 mm nederbörd på hårdgjorda ytor ska kunna fördröjas under 12 timmar inom ett planområde. Den fördröjning som föreslås minskar flödet vid ett 20-årsregn med 20 procent. Dagvattnet hanteras genom en fördröjning och rening i växtbäddar med underliggande rör som sprider vattnet till omgivande växtjord på gårdarna. För att fördröja dagvattnet inom planområdets hårdgjorda yta så att stadens åtgärdsnivå uppfylls krävs en utjämningsvolym på 14 m³ på den ca 13 meter djupa gröna gården. En utvidgad dagvattenhantering riskera påverka de smala trädrensorna på ömse sidor om garagen på ett negativt sätt.

I beräkningen av föroreningsbelastningen har i samråd med miljöförvaltningen hela planområdet inklusive parkeringsytorna medtagits. Reningen av dagvattnet bedöms med hög sannolikhet leda till en betydlig minskning av samtliga studerade ämnen och därmed belastningen på recipienten – Edsviken.

Föroreningsbelastningen reduceras mer än riktvärdena. Den föreslagna dagvattenhanteringen beräknas genom en kombination av filtrering, växtupptag magasinering och sedimentering leda till minskad belastning på både vattennätet och recipienten. Sammantaget förbättras således dagvattenhanteringen på den del av garaget som omvandlas för bostäder (ca 40 procent av garaget) medan för den del som ej berörs av förnyelsen blir dagvattenhanteringen densamma som tidigare.

Angående Länsstyrelsens fråga om byggnadshöjden kan konstateras att de planerade husens höjd ansluter till omgivande femvåningsskalan och att varken Luftfartsverket eller Swedavia har några erinringar mot planen.

Planbeskrivningen kompletteras med brandförsvarets synpunkter om hur det är tänkt att brandskyddet ska fungera. Det innebär bl.a. att Svenska Bostäder uppdaterar trapphusen med ett extra skydd mot brand, så kallade Tr2-trapphus. Efter samråd har brandförsvaret uppmärksammat staden på att gångbroarna kan innebära problem i framtiden om brandförsvaret behöver större fordon. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar brandförsvarets önskan om fri höjd under broarna om minst 4,0 meter. Idag har broarna i Husby en fri höjd om 3,5-4,0 meter.

Ett av garagehusen vid Oslogatan ligger inom 50 meter från tunnelbanans avgränsande område. Stadsbyggnadskontoret kompletterar plankartan med bestämmelse om vibrationer vid tågpassage enligt Trafikförvaltningens förslag.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Ingen erinran.

Stadsdelsnämnden

Rinkeby Kista stadsdelsförvaltning är positiv till att fler bostäder byggs i Husby, vilket kan bidra till att minska trångboddheten. Utifrån redovisad bedömning att behovet av parkeringsplatser efter en ombyggnad kan tillgodose parkeringsbehovet, har inte förvaltningen något att erinra mot det. Två parkeringsdäck är belägna nära den parklek som förvaltningen avser att starta i Husbyparken under 2019. Det är fördelaktigt främst för de barnfamiljer som kan komma att flytta in.

Bebyggelsen planeras i ett läge nära tunnelbana och bussar. Trygghet är ett prioriterat område i stadsdelsområdet. I planförslaget finns flera faktorer som kan bidra till att öka tryggheten. Det gäller både att entréerna till de nya husen förläggs mot gatan och att trottoarer anläggs vid lokalgatorna. Det leder till att fler platser befolkas och därmed ökar känslan av trygghet.

Förvaltningen instämmer med stadsbyggnadskontoret att jämställdheten främjas, att alla ska kunna röra sig fritt och tryggt i området. Förvaltningen saknar vissa delar under avsnittet om offentlig service. Det är delar som är till fördel för nya boende och som behöver lyftas fram. Texten behöver kompletteras med att det finns ett medborgarkontor och ett familjehus med öppen förskola i centrum. Den planerade parkleken i Husbyparken skulle också kunna anges. Vidare anser förvaltningen att bibliotek bör nämnas under offentlig och inte kommersiell service. I övrigt är det bra att det anges att det råder överkapacitet på förskolor i området, eftersom planen inte innehåller några nya förskolor.

Miljö- och hälsoskydds-nämnden

Miljöförvaltningen bedömer att föreslagen bebyggelse är väl planerad ur miljösynpunkt. Den ökande andelen grönyta bidrar till rening av dagvatten och förnyelsen av lokalgatorna främjar gångtrafik. Planhandlingarna bör dock justeras och kompletteras vad gäller buller och dagvatten.

Buller

Enligt stadens bullerkartering varierar ljudnivåerna i planområdet mellan 45-60 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Dessa ljudnivåer tangerar nivåerna i stadens ambitionsnivå i ”Vägledning för hantering av

omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm” och riktvärdena i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:2016). Planhandlingarna innehåller dock ingen redovisning över hur ambitionsnivån eller riktvärdena avses klaras. Det är därför inte självklart att dessa kommer att klaras.

Enligt planbeskrivningen ska en enkel bullerutredning tas fram för att komplettera bullerkarteringen. Miljöförvaltningen föreslår att utredningen redovisar bullrets utbredning, vilka källor som påverkar planområdet och lämpliga åtgärder för att innehålla stadens ambitionsnivå och riktvärdena. I de flesta fall behöver åtminstone ekvivalenta ljudnivåer vid exponerad och skyddad fasad, maximalnivån nattetid vid skyddad sida samt ekvivalenta och maximala nivåer för uteplats redovisas. I utredningen bör även eventuellt fläktbuller från Husbygårdsskolorna till de närliggande planerade bostadshusen redovisas i relation till riktvärden för externt industribuller.

Vatten

Det bedöms ur dagvattensynpunkt positivt att andel grönytor ökar i planområdet. Dagvattenutredningen behöver emellertid utvecklas för att säkerställa att stadens dagvattenstrategi kan följas. Utredningen behöver på ett tydligare sätt redovisa hur utjämningsvolymen har räknats fram, vilka ytor som krävs för dagvattenåtgärderna samt huruvida det krävs särskilda bjälklag för de föreslagna dagvattenåtgärderna. Djupet på växt- och regnbäddarna behöver även anpassas till den vegetation som avses att finnas i bäddarna.

Planbeskrivningen behöver redovisa de förutsättningar som gäller för dagvattenhanteringen inom planområdet, exempelvis gällande höjdsättningens anpassning till dagvattnet samt den utjämningsvolym som krävs för att klara stadens åtgärdsåtgärdsmått för dagvatten.

Planbeskrivningen ska redovisa de åtgärder som behövs för att uppfylla stadens dagvattenstrategi, såsom ytor och dimensionering av anläggningarna. Ifall särskilt bjälklag krävs för dagvattenåtgärderna så behöver det regleras i plan. Det är även viktigt att det säkerställs ett långsiktigt underhåll av regn- och växtbäddar för att anläggningarna över tid ska fungera som det är avsett.

Markföroreningar

Miljöförvaltningen har ingen kännedom om markföroreningar på

platsen. Enligt planbeskrivningen kommer en översiktlig provtagning av markföroreningar att göras. Detta bör göras för att säkerställa att generella riktvärden för förorenad mark uppnås. Vid en översiktlig markundersökning bör jord på olika nivåer provtas och de vanligaste föroreningarna, som ett antal metaller, alifater, aromater och PAH, analyseras. Vid misstanke om speciella föroreningar som exempelvis klorerade lösningsmedel, bekämpningsmedel eller PCB, bör även dessa provtas. En översiktlig markundersökning kan kompletteras med provtagning av grundvattnet.

Energi

Miljöförvaltningen anser att planhandlingarna bör kompletteras med en redovisning av hur planen bidrar till att nå stadens mål om hållbar energianvändning. Byggnadernas formfaktor, energiprestanda och behov av solavskärmning samt möjligheterna att installera solenergi bör redovisas. Exempel på generell planbestämmelse som kan användas för att möjliggöra alternativa energilösningar är ”Tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning, såsom solpaneler och solfångare, får uppföras fristående på tak och får överskrida den högsta totalhöjden med som mest 2 meter”.

Naturmiljö

Planområdet med omnejd utgör idag en barriär mellan två kärnområden i ett habitatnätverk för barrskogsfåglar. Arter som stöttar habitatnätverket bör prioriteras vid nyplantering inom planområdet.

Det bör utredas om de befintliga trädraderna i planområdet klassas som alléer. Enligt Naturvårdsverkets definition ska en allé bestå av minst fem lövträd som är planterade i en enkel eller dubbel rad för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd, vilket innebär att mer än hälften av träden ska vara vuxna. Med vuxna träd avses träd med minst 20 centimeter i diameter i bröst höjd eller har uppnått en ålder av 30 år. Ifall de befintliga trädraderna klassas som alléer behöver det undersökas hur genomförandet av planprojektet påverkar alléerna samt vilka skyddsavstånd som behövs för att träden inte ska ta skada genom exempelvis påverkan på rotzon, vattentillgång eller skuggning.

Störningar under byggtiden

Byggnationen kommer ske i nära anslutning till befintlig skola samt bostäder. Det finns därför en risk att byggarbeten kan upplevas som störande. En plan för hur störningar under byggtiden ska minimeras

och hanteras bör redovisas i planhandlingarna. Exploatören bör exempelvis kommunicera med skolan för att förlägga störande byggnadsmoment på tider då barnen störs minst och arbeta med information till närboende för att förebygga klagomål. Skriften ”Miljökrav vid byggverksamhet – en vägledning” redovisar om vad som gäller för byggverksamhet enligt miljöbalken och plan- och bygglagen.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till förtätning i området och att lokalgatorna förses med gångbanor.

Kontoret anser att stickgatorna bör förses med gångbanor och att detta bör tas in i detaljplanen. Frågan om angöring längs med fasaden är en förutsättning för detaljplanen. Trafikkontoret uppmuntrar till mobilitetstjänster. Cykelparkeringstal efterfrågas då det inte nämns i planbeskrivningen. Lämpligt cykelparkeringstal vid nybyggnad anses vara 2,5-4 platser per 100 m² BTA. Yta för belysning ska tillskapas kring gång- och cykelvägar, ej belysningsstolpar på kvartersmark.

Exploateringskontoret

Befintlig kvartersmark kan beröras för att möjliggöra nya trappor och ramper mellan gatunivåer. Detta behöver utredas närmare, eventuellt behöver fastighets- och detaljplanegränser anpassas och justeras så att viss kvartersmark blir allmän plats för nya allmänna trappor och ramper.

Bifogad trafik-PM ska vara ett underlag i det kommande samrådet för detaljplanen Ålesund 1, m.fl. (Husby centrum) eftersom kvartersmark till fastigheterna Ålesund 1 och Bergen 1 berörs av gatubreddningen. Gatubreddning kräver att fastighets- och detaljplanegränser justeras så att viss kvartersmark blir allmän plats.

I största möjliga mån ska befintliga träd bevaras i samband med breddning av nämnda gator för gång och cykel. Flera träd kommer ändå påverkas och föreslås istället ersättas med nya enligt bifogad trafik-PM. Det behöver utredas närmare hur värdefulla de befintliga träden är och hur de värdefulla träd som påverkas kan ersättas.

AB Svenska Bostäder äger tre av fastigheterna (Trondheim 4-5 och Oslo 6). De andra tre fastigheterna (Molde 3-4 och Oslo 1) ägs av staden, men där har AB Svenska Bostäder tomträtt. Staden kommer ta ut gatukostnadsersättning för breddning av gatorna vid fastigheterna som AB Svenska Bostäder äger. Fördelning av gatukostnaderna kommer behöva utredas och regleras i avtal mellan AB Svenska bostäder och staden innan detaljplanen kan antas.

Stockholm vatten och avfall

Stockholm Vatten och Avfall är positiva till att hushållsavfallet hanteras i sopsug och vill belysa att kapaciteten ska vara anpassad efter det tillkommande antalet bostäder. Flera insamlingssystem som kompletterar varandra behövs där t ex fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar görs i soprum/sophus medan restavfall (soppåsen) och matavfallet samlas in via sopsug. Om detta inte omhändertas genom sopsugen rekommenderas ett kompletterande insamlingssystem för detta. Även att det i fastigheten möjliggörs för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar förordas. Stockholm Vatten och Avfall ser därför positivt på att befintliga miljörum även ska serva den nya bebyggelsen. Dock framgår det inte i detaljplaneförslaget hur avfallshanteringen fungerar idag, vilka fraktioner som hanteras i miljörummet samt hur kapaciteten eventuellt kommer att ändras i och med tillkommande bostäder.

Viktigt att beakta är att kapaciteten för avfallen motsvarar de nya behov som uppstår i och med detta. Fastighetsägaren ska i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via soprum eller via uppställningsplats för container. Utrymme för grovavfall ska därför säkerställas i den vidare planeringen. Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området.

Stockholms stads Parkering AB

Ingen erinran.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet anser att en förtätning med bostäder i södra Husby är möjlig. Under sammanträdet diskuterades möjligheten att ta ett lite mer radikalt grepp och ta bort några av parkeringsdäcken och ersätta dem med två parallellt ställda bostadshus med egen bostadsgård. Enligt rådets uppfattning är det dock viktigt att det finns goda förutsättningar för parkering i området även om relativt goda kommunikationer, främst i form av tunnelbana, finns på nära avstånd. Visionen att där det är möjligt bryta trafiksepareringen, skapa entréer, trottoarer och viss kantstensparkerings är god. Rådet anser således att bostadshusen kan bidra till att tillföra liv, rörelse och i viss mån även trygghet. Nackdelen med förslaget som det är redovisat är att bostadshusen får en påver på miljön med utblick över parkeringsdäck. Frågan är om parkeringsytorna som är direkt anslutna till bostadshusen kommer att uppfattas som tryggt av boende.

Rådet vill framhålla de kvaliteter Husby har i den starka färg-

sättning som på många sätt präglar stadsdelen. Varje kvarter har haft en egen kulör. Rådet har i kontakter med Svenska Bostäder försökt att värna detta när ett upprustningsprogram för området skulle tas fram. Svenska Bostäder genomdrev lite större variationer i färgskalorna och att fasaderna mot bostadsgårdarna skulle få en vit nyans. Enligt rådets uppfattning bör nya hus färgmässigt knytas till något av de omgivande kvarteren i stället för att få flera färginslag. Det finns andra och betydligt subtilare sätt att visa att byggnaderna utgör tillägg till en redan befintlig miljö, t.ex. genom god gestaltning, bra materialval i detaljer och entrépartier.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Husby har enligt översiktsplanen möjlighet till stadsutveckling. Det gäller främst kompletteringsbebyggelse inom befintlig struktur något som föreliggande garageplaner syftar till. Husby ingår även som ett av stadens s k fokusområden tillsammans med de andra Järvastadsdelarna. I huvudsak bejakar remissinstanserna kompletteringsbebyggelse på garagen men har synpunkter i sak. Det kan inledningsvis noteras att Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd/förvaltning ser tillskottet av lägenheter som ett viktigt bidrag för att minska trångboddheten. Därutöver sker kompletteringsbebyggelsen i bra kollektivtrafiklägen samt bidrar till att öka tryggheten.

Stadsbyggnadskontoret kompletterar planbeskrivningen vad gäller offentlig service enligt stadsdelsnämnden/stadsdelsförvaltningens önskemål om förekomsten av befintliga lokaler vid centrum. Närmare uppgifter om cykelparkering införs i planbeskrivningen. Cykeltalet anges till 2,5 cyklar per lägenheter vilket är inom stadens riktlinjer.

En ny bullerutredning har framtagits efter samrådet. Den visar att riktvärdena (ekvivalent ljudnivå) enligt trafikbullerförordningen klaras med viss marginal vid fasad. Utredningen framför att 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats kan anordnas i anslutning till byggnaden på gårdsplan. Planbeskrivningen kompletteras avseende bullerfrågan.

Dagvattenutredningen har reviderats utifrån inkomna synpunkter från miljö- och hälsoskyddsnämnden och utifrån länsstyrelsens synpunkter (se även ovan). Ett 14 m³ stort magasin behöver anläggas för att hantera dagvattnet för den del av garagen som planeras för bostäder. Dagvattenmagasinet anläggs under den nya gårdsytan. Den del som inte nyttjas för planerat bostadshus och gård kvarligger som parkeringsyta. På denna parkeringsyta ändras ej nuvarande förutsättningar för dagvattenhanteringen. Skulle

denna garageyta inkluderas krävs ytterligare ca 23 m³ dagvattenmagasin. Den enda yta inom planområdet som ej utgörs av garage eller planerat bostadshus är de smala grönytorna med alléträd på ömse sidor om parkeringsdäck och planerat hus. Ytterligare dagvattenmagasinen (23 m³) skulle således tillskapas under befintlig grönremsa med den alléträd som på ett miljömässigt och visuellt fördelaktigt sätt inramar parkeringsdäcken. Om dessa ytor skulle tas i anspråk för magasin är bedömningen att flera träd behöver avlägsnas. De tekniska förutsättningarna, kostnader och trädens betydelse gör att stadsbyggnadskontoret bedömer att det är rimligt att dagvattenåtgärderna kopplas till de delar som är en konsekvens av förnyelse dvs bostadshus och gård. Angående önskan om utredning om infiltrationsförutsättningarna för samtliga sex garage kan konstateras att beräkningarna är oberoende av infiltration och volym. De system som byggaktören valt är dimensionerad för att kunna ta hand om dagvattnet oavsett platsens infiltrationsmöjligheter. Planbeskrivningen förtydligar ovanstående frågor utifrån de synpunkter som framkommit och den dagvattenutredning som framtagits efter samrådet.

En översiktlig provtagning av eventuella föroreningar av marken har genomförts inför granskning för att säkerställa att generella riktvärden uppnås (Miljöteknisk markundersökning av 6 fastigheter ÅF 2019 02 27). Totalt har 22 jordprover uttagits från 10 provgroppar. Från varje provgrop har jordprover analyserats. Endast ett jordprov visade på en kobolthalt strax över de generella riktvärdena. Övriga analyserade jordprover innehöll inga halter av alifater, metaller m fl som översteg naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM). Den uppmätta halten av kobolt ett prov bedöms av ÅF inte medföra någon risk som motiverar vidare undersökningar. Markradon bedöms med god säkerhet klassas som normalradonmark. Det faller på byggherren att boverkets krav säkerställs. Under projekteringen kommer det även att utföras geundersökningar för de delar av garagen som rivs.

Sammantaget uppfylls med planerade åtgärder Stockholms gällande åtgärdsnivå för dagvatten. Föroreningsbelastningen från planområdet reduceras mer än rekommenderade riktvärden. De planerade bostadsgårdarna bakom de nya bostadshusen tillför viss grönska som idag är garagedäck. Gårdarna med ett djup om drygt 13 meter kan bidra positivt till utsikten över gårdsmiljön. Mer garageytan kan ej tas i anspråk för bostäder och gård. Kvarvarande parkeringsplatser behöver enligt utförd parkeringsutredning kvarstå för att försörja de boende och

tillkommande boende i området med möjligheter till parkering. Frågan om mötet mellan parkeringsytorna och bostadsgården kommer att studeras vidare bl a avseende störningar, insyn och trygghet. Nytt bjälklag tillkommer för att skapa ny gårdsmiljö ej specifikt för dagvattenåtgärder.

Befintlig trädrad längs parkeringsdäckens långsidor har utreds vidare efter samrådet. Ambitionen är att träden så långt möjligt ska vara kvar. I rapporten "Trädinventering och Okulär Trädbesiktning Husbygaragen 2019 02 15" konstateras att till en allé räknas enkla eller dubbla rader med minst fem planterade huvudsakligen vuxna lövträd. För åtgärder på träden krävs Länsstyrelsens dispens med undantag av allé "i omedelbar anslutning till bebyggelse. Det undantaget gäller i föreliggande plan då träden står alldeles intill garagen. Befintliga träd (enkelrad) är till stor utsträckning olika arter av lönn. Två av sammantaget 12 trädrader har färre än fem träd. Ett antal träd är i sådan kondition att nyplantering rekommenderas. Nybyggnationen kan också komma att påverka en begränsad del av trädraden i anslutning till de nya husen. Avsikten är efter nyproduktion återplantera träd i så stor utsträckning som möjligt.

Stadsdelsnämnden/förvaltningen framför att tryggheten förbättras i och med att bostäder tillförs på parkeringsdäckets gavel, något som skapar ökad rörelse och närvaro. Kontoret instämmer i den bedömningen.

Bostadshusens färgsättning har bearbetas i en riktning mot en mer enhetlig färgsättning som knyter till befintlig färgskala. Solceller på taken är ej planerat i detta projekt. Solcellerna i Akalla ingick i ett särskilt men avslutat solcellsprojekt för Järvas stadsdelar.

I det fortgående arbetet kommer dialog att föras med exploateringskontoret med avseende på eventuella justeringar av plan- och fastighetsgränser med hänsyn till gång- och cykelbanor.

Anledningen till att gångbanorna inte finns med i föreliggande detaljplan är att ändamålet redan medges inom gällande detaljplaner Pl 7365, Pl 7335, och Pl 7375. I översiktsplanen anges att Husby Gård är en viktig målpunkt. Genom gångbana längs med Trondheimsgatan torde det vara lättare att nå denna 1800-talsgård. Synpunkter framförs att stickgatorna bör förses med gångbanor vilket kontoret generellt instämmer i där det är lämpligt. Det är även avsikten enligt exploateringskontoret.

Sophanteringen för hushållssopor planeras ske med befintligt sopsugssystem med installation av pollare/nedkast vid entréer till respektive huskropp. Övriga fraktioner omhändertas i befintliga miljöstugor på respektive fastighet.

Under byggtiden kan enskilda komma att bli utsatta för störningar. Enligt PBL 10 kap 5§ åläggs det byggherren att varje bygg-, rivnings- eller markåtgärd som utförs ska genomföras i enlighet med de krav som gäller.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Ellevio har en nätstation vid Bergensgatan 24. Befintliga kablar i anslutning till nätstationen kan behöva flyttas, varvid de önskar bli kontaktade.

Ellevio har befintligt elnät (11 kV och 0,4 kV) i Trondheimsgatan och Bergengatan. I Oslogatan finns 0,4 kV elnät förlagt. Kablar måste beaktas och kan behöva flyttas vid åtgärder i gata och anläggande av gångbanor.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/fjärrkyla: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt. Fjärrvärme kan erbjudas.

Undermarksanläggningar: Planområdet som påverkas av detaljplaneförslaget angränsar till en befintlig anläggning. Kontakt med ska företas i tidigt skede för att minimera åverkan och störningar. Ingen erinran avseende detaljplaneförslaget.

Hyresgästföreningen Järva

Hyresgästföreningen har inga negativa synpunkter på förslaget, men påpekar att en förutsättning är att parkeringsfrågan löses på ett tillfredställande sätt, både för de som blir av med sina platser och tillkommande hyresgäster.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna som i huvudsak ej är kontorets primära angelägenhet. Parkeringsfrågan har berörts ovan.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Boende, Oslogatan 11

Motsätter sig förtätning i området på grund av skymd utsikt, skuggpåverkan, trängsel och då boendemiljön påverkas negativt av förslaget.

Boende, Oslogatan 12

Boende förefaller missnöjd över att balkonger kommer att skuggas på Oslogatan 12 och 13, och att biltrafik kommer att bidra med oljud samt kommer göra det svårt att hålla balkongerna rena från smuts.

Boende, Oslogatan 12

Motsätter sig förslaget och anser sig direkt berörd av bygget då byggnaden kommer att skugga baksidan av gården. Önskar att det byggs på annan plats, förslagsvis vid Svenska Bostäders gamla områdeskontor där det skulle göra mer nytta.

Boende, Oslogatan 12

Motsätter sig förslaget då deras frihet begränsas på grund av insyn, skymd utsikt, påverkade ljusförhållanden i lägenheten, samt skuggad balkong. Uttrycker oro för damm och buller under byggtiden.

Informationen kring planförslaget borde ha kommit ut för dialog tidigare, bland annat då många boenden inte talar svenska, och därför blir deras åsikter svårare att få in. Detta är en demokratisk fråga.

Boende, Oslogatan 14

Motsätter sig förslaget då bl.a. träd och övriga grönytor försvinner samt då byggnaden innebär påverkade utsikts- och solförhållanden för boenden på Oslogatan 12-14. Oro uttrycks för damm och buller under byggtiden. Det är redan tät bebyggelse i Husby.

Boende, Oslogatan 15

Motsätter sig förtätning i Husby, och hänvisar byggnation till annan plats, förslagsvis Kista ängar och IBM:s parkering. Under byggtiden bör boenden skyddas från giftet DDT som kommer från betongen vid rivning. Byggnaderna kommer skugga många lägenheter samt påverka utsikten. Fasaderna bör vara samma som befintlig bebyggelse.

Boende, Oslogatan 12

Förslaget är bra då det bidrar till att fler människor får tak över huvudet.

Flera underskrifter

Motsätter sig förtätning i Husby då bebyggelsetätheten redan är hög. Menar att parkeringsplatserna behöver vara kvar då många står felparkerade idag. Vill inte att trafiksepareringen bryts.

Anser att det utlyses ett nytt samrådsmöte för att fler boende ska kunna yttra sig.

Boende, Oslogatan 13

Motsätter sig förslaget och begär förlängd samrådstid, bl.a. då många boende inte anses ha nåtts av informationen kring detaljplaneförslaget. Lägenheterna i förslaget anses bli mörka (i synnerhet de mot Oslogatan) samt drabbade av avgaser från bilar på parkeringsdäck. Dessutom skuggar ny bebyggelse den befintliga. Anser att gårdsytan är för liten och undrar hur förslaget tar hänsyn till barn- och funktionshinderperspektiv.

Oro uttrycks beträffande damm och buller under byggtiden. Boende har frågor om trottoarens bredd och undrar varför de inte ingår i detaljplanen. Hur ska infart lösas på parkeringsdäck där det idag är infart på gaveln?

Utsikten mot de två gröna kilarna anses inte gälla alla sex parkeringsdäck. Mot bakgrund av att grönytor tas i anspråk önskar boende att antal boende i Husby per kvm grönyta undersöks.

I start-PM står att ”trafik, rörelsemönster och gångbanor är exempel på gemensamma frågor att studera”. Boende undrar om någon sådan studie kommer göras. Bättre service efterfrågas i området, bl.a. kommer behovet av förskoleplatser att öka i samband med byggnation på Kista Äng och IBM, behovet bör undersökas.

Oslogatan anses vara den bäst bevarade gatan med avseende på områdets ursprungliga värden (exempelvis ursprunglig fasad och synliga skarvar). Varsamhet önskas. Boende anser att även fasad mot parkeringsdäck/gård bör följa den färgskala som råder längs respektive gata. De befintliga gångvägarna genom bostadskvarteren inte brister ur säkerhetssynpunkt.

Markförhållanden bör undersökas innan beslut fattas, och påtalar att jordartskartorna i planbeskrivning respektive dagvattenutredning skiljer sig åt. Vill även att solstudien görs mer detaljerad samt studie beträffande dagsljus och vindförhållanden.

Det saknas beskrivning om människors hälsa i planhandlingarna samt om grönytekomensation. Hur hanteras dagvattenfrågan hanteras då trottoarer ersätter träd och grönytor?

Boende, Oslogatan 9

Motsätter sig förslaget då det bl.a. innebär att grönytor tas i anspråk. Undrar varför inte huset på Oslogatan 22 rivs och bebyggs istället för parkeringsdäcket. Frågar sig hur Svenska Bostäder ska kunna tillhandahålla parkeringsplatser till alla bilägare på Oslogatan 5.

Föreslår att moskén kan rivras och flyttas till Järvafältet, vilket skapar möjlighet för ny höghusbebyggelse som passar in i miljön. Parkeringssituationen beskrivs idag som mycket problematisk.

Boende, Oslogatan 17

Anser att servicen redan är kraftigt eftersatt i Husby och att förtätning inte är lämplig. Husby har redan mycket hög täthet. Föreslår att bostäder byggs i annan stadsdel, exempelvis Lidingö, Djursholm, Barkarby eller Täby där det finns gott om plats.

Boende

Förefaller överlag positiv till förslaget men poängterar att parkeringssituationen är problematisk i området, i synnerhet för besökare.

Anser att fasaderna bör harmoniera tydligare med de ursprungliga kulörerna hos befintlig bebyggelse. Önskemål finns även om kvartersbutik i bottenvåning då servicen är eftersatt i Husby. Boende undrar även om det finns möjlighet att pröva solceller på taken samt har fråga vilken typ av avskärmande åtgärd som avses med bestämmelse f4 i plankartan.

Boende, Oslogatan 24

Grönområden, utsikt, morgon- och kvällssol försvinner. Lägenhet med loftgång blir mörk mot parkeringsplan. Det anses bli ännu mer avgaser i samband med förslaget. De nya byggnaderna förstör boendemiljön och trivseln. Föreslår att det byggs på annan plats, exempelvis den f d förskoletomten vid Trondheimsgatan.

Boende, Oslogatan 24

Accepterar inte förslaget.

Boende, Oslogatan 13

Motsätter sig förslaget då det blir mörkare i lägenheterna och mindre solljus samt färre träd och grönytor.

Boende, Oslogatan 11

Motsätter sig förslaget.

Boende, Oslogatan 12

Motsätter sig förslaget då lägenheterna påverkas.

Boende, Oslogatan 14

Är emot förslaget då befintliga hus skymms och påverkas beträffande dagsljus och solförhållanden.

Boende, Oslogatan 13

Motsätter sig förslaget då utsikt, sol- och dagsljus påverkas/försvinner. Husby anses redan idag vara tillräckligt tätbebyggt.

Boende, Oslogatan 14

Motsätter sig förslaget då det skuggar boendes balkong.

Boende, Oslogatan 11

Motsätter sig förslaget till förtätning i området på grund av påverkade solförhållanden. Föreslår byggnation vid Husby gård eller Husbyfyran.

Övriga, ej sakägare**Boende**

Motsätter sig byggnation längs Oslogatan då solljus påverkas samt uttrycker oro för höjda hyror i samband med nybyggnation och renovering. Undrar om det inte finns annat område som är bättre lämpat för ändamålet.

Anonym

Förefaller vilja ha en mer dämpad fasad vad avser kulört som harmonierar med resterande hus längs gatorna. Förordar portkod till en viss tid, och därefter enbart bricka/tagg.

Stadsbyggnadskontorets ämnesvisa ställningstagande***Gestaltning***

Husby karakteriserades som den "homogena" stadsdelen vid tiden för tillkomsten under mitten av 1970-talet. I huvudsak består Husby av ca 120 korta och långa lameller i fem våningar samt högre skivhus vid centrumstråket. Konstnären Folke Romells färgsättning var ett sätt att stärka de likartade delområdenas identitet. Efter Svenska Bostäders senare års ombyggnad har Husby fått en ökad variation med en uppdaterad modernism. Husens höjd är fortsatt densamma bortsett från en del påbyggnader i en våning under 1990-talet.

Färgsättningen vid ombyggnaderna under 2010-talet är menad att knyta an till den ursprungliga färgskalan. Färgsättning är emellertid ej en fråga som regleras genom planbestämmelser. I aktuell plan har färgsättningen diskuterat bl a med anledning av inkomna synpunkter. Garagehusens färgsättning justerats bl a

utifrån Skönhetsrådets synpunkter, så att tidigare avvikande färgfält utgått och ersatts av en mer enhetlig färgsättning.

Konsekvenser för utsikt och ljusförhållande

De sex garagehusen är belägna vid tre gator. Vid Trondheimsgatan och Bergengatan möter de föreslagna bostadshusen gata och parkstråk. Inga synpunkter mot förslaget har lämnats av enskilda från boende vid dessa gator. Vid Oslogatan planeras de nya bostadshusen att möta befintliga bostadshus på andra sidan av gatan. Närmare 20 boende vid Oslogatan motsätter sig planförslaget. De är kritiska mot förslaget då det innebär bl a konsekvenser för utsikt och ljus.

Kontoret konstaterar att avstånden mellan de befintliga och nya fasaderna skulle bli ca 20 meter. Skuggstudier visar förhållandevis små konsekvenser för grannar. Idag står de två garagen i två våningar 20 meter från respektive bostadshus mitt över gatan. Planförslaget innebär att en del av garagegaveln ersätts med ett bostadshus i fem våningar. Det kan noteras att ett befintligt hus är ca 60 meter långt medan garagehusen skulle bli ca 34 meter. Det innebär att garagehusen inte "täcker" hela det befintliga husets vy mm. I det andra fallet är det nya huset också kortare än det befintliga men skillnaderna i längd är inte stora. Sammantaget föreslås således nya bostäder på samma avstånd som garagedäcken men att de blir några våningar högre. Bostadsbehovet och att inga grönkvalitéer tas i anspråk talar för planförslaget.

Lokaler

En diskussion har förts med byggaktören Svenska Bostäder om lokaler i bottenvåningarna. Läget längs de tre återvändsgatorna bedömdes emellertid som mindre attraktiva för affärsidkare. Samtidigt finns behov i de relativt begränsade tillbyggnaderna av lokaler i bottenvåningen för bostäder, cyklar, tvättstugor etc. Det pågår flera detaljplaneprocesser i Husby, bl a ett som syftar till nya bostäder och att utveckla de två centrumplatserna vid de två tunnelbaneuppgångarna i Husby. Ett servicestråk - Edvard Griegsgången - binder samman de två platserna. Där är det viktigaste att ge butikerna mm goda förutsättningar vilket är i linje med grundidéen när Husby planerades. Om personer i det framväxande och närliggande västra Kista (ca 2000 lägenheter planeras i kvarteret Odde norr om Hanstavägen) väljer att gå till den närmaste tunnelbanestationen i Husbys så kan det ytterligare förstärka kundunderlaget i Husbys centrumstråk.

Energi

Angående solceller på taken är det ej planerat och har inte ingått i Svenska Bostäders planer. Solceller i Akalla ingick i ett särskilt men avslutat solcellsprojekt för Järvas stadsdelar. Särskilda planbestämmelser med konsekvenser för höjden planeras ej att tillföras.

Bostadsgårdar till planerade nya hus

De planerade bostadsgårdarna som ligger i nivå med garagens övre parkeringsdäck avskiljs från parkeringen. Det kan ske på olika sätt men är i detta skede ej avgjort. Sådana avskiljare behövs för trivseln och tryggheten på gården, som bullerskärm, skydd för strålkastarnas ljuskäglor, av säkerhetsskäl samt att hålla avstånd till avgaser. Avståndet till bostäderna har bedömts som rimligt då de planerade gårdarna är ca 13 meter djupa. Framräknat parkeringsbehov medger inte att ytterligare parkeringsytor tas i anspråk. Skulle det finnas outhyrda parkeringsplatser finns det anledning för Svenska Bostäder att inte hyra ut dem närmast gårdarna.

Hysesnivåer

Frågor avseende höjda hyresnivåer är frågor som stadsbyggnadskontoret inte har rådighet över. Synpunkten vidarebefordras till byggaktören.

Grönytor

Grönytor tas i anspråk i liten utsträckning genom utbyggnadsförslaget. De nya bostadshusen uppförs på redan bebyggd mark. De planerade bostäderna får tillgång till grönska genom närheten till de närliggande gröna kilarna som skjuter in i Husby från Järvafältet. Avståndet till Järvafältet är 150-300 meter. Ambitionen är att de grönytor med trädrader som idag kantar parkeringsdäcken i stor utsträckning bevaras. Marken är försedd med planbestämmelse (prickmark) som reglerar att byggnad ej får uppföras. Viss grönyta kan beröras i samband med nybyggnationen. Befintlig mindre gräsytor framför garagen ersätts av entréer och gångbana och angöring. Samtidigt tillför de planterade gårdsytorna på dagens parkeringsytor viss grönska.

Dagvatten

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att de relativt begränsade grönytor som tas i anspråk till förmån för nybebyggelse inte kan följas. Dagvattenmagasin planeras under de nya bostadsgårdarna. Förgårdsmarken mot gatan ersätts av entréyta, gångbana och angöring. Grönyta tillkommer på de nya gårdarna. Dagvattenförhållandena förbättras jämfört med dagsläget.

Planhandlingarna kommer att uppdateras inför granskning gällande dagvattenhantering.

Solförhållanden, utsikt och bebyggelsestäthet

Planförslaget är förenligt med stadens översiktsplan i vilken Husby pekats ut som ett område med möjligheter och behov av stadsutveckling med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur.

En ny skuggstudie har utarbetats. Vad gäller skuggförhållandena på Trondheimsgatan så påverkar de två garagehusen praktiskt taget inte alls befintliga hus. Vid Bergengatan skuggas två befintliga bostadshus främst kl 18.00 i mars, inga hus skuggas i juni medan två hus skuggas kl 18.00 i september. På Oslogatan ökar skuggförhållandena genom nybygge på två garage främst på ett bostadshus kl 09.00 och 12.00 samt på ett annat kl 18.00 i mars, inga skuggor faller på befintliga hus i juni förutom delvis kl 18.00 medan ett bostadshus får skugga kl 09.00 och två andra kl 18.00 i september då solen börjar stå lågt.

Beträffande ökad bebyggelsestäthet, solförhållanden, och påverkad utsikt bedömer stadsbyggnadskontoret att förändringarna är acceptabla. Förändringar får anses som rimliga med hänsyn det till rådande bostadsbehovet som behöver tillgodoses i en snabbt växande stad. Ingen obebyggd mark tas i anspråk då det är en del av befintliga garage som ersätts med bostadshus. Gaveltillbyggnader på två av sex garage tillkommer ca 20 meter framför två befintliga bostadshus i samma höjd.

Parkering och infart

Bilparkeringsbehovet för de sex nya flerfamiljshusen är sammantaget 70 platser utifrån ett normerat behov om 0,53 parkeringsplatser/lägenhet. Framtagen parkeringsutredning visar att det efter föreslagen exploatering kommer att vara ett underskott med endast en parkeringsplats. Något som avses kunna ordnas inom ramen för exploateringen. Den nuvarande parkeringssituationen med ett överskott på parkeringsplatser medger således att parkeringsplatser tillgodoser både befintligt och tillkommande parkeringsbehov.

Idag kan parkeringsdäcken vid Oslo 1 och 6, Molde 3 och 4 angöras från gavel som vetter mot respektive lokalgata. En sådan lösning är i princip ej förenligt med de planerade gavelhusen. För Oslo 1 och Molde 4 kommer infart vid gavel att flyttas till parkeringsdäckens långsidor. Molde 3 kommer emellertid fortsatt ha möjlighet att angöra garaget från gaveln. Det är således det

enda parkeringsdäcket som kommer att kunna angöras från gavel vid lokalgata.

Trafik

Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret har studerat frågor kring trafik, rörelsemönster och gångbanor.

Exploateringskontoret har tagit fram en trafik-PM (juni, 2018) där trafiksituationen utreds. Utredningen syftar främst till att säkerställa samtliga trafikslags tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. I utredningen identifieras att fotgängare, förutom på de avsedda gångbanorna och gångbroarna, rör sig på körytorna på de tre lokalgatorna. Det synes vara en följd av att gångbanor längst gatorna saknas. De tre lokalgatorna avses enligt exploateringskontorets planer att förses med gångbanor och angöring. Tillsammans med de nya bostadshusen med entréer direkt mot lokalgatorna torde det bidra till ökad trygghet och ett mer levande gaturum. Kontoret delar således stadsdelsförvaltningens/nämndens syn i detta avseende. Gångbanorna avses få en bredd om 2,5 meter med vissa undantag. Cykeltrafiken avses ske i blandtrafik på de glest trafikerade lokalgatorna. Gatuförnyelsen av gångbanor och angöring kan genomföras inom ramen för befintliga detaljplaner. Det är därmed ett separat ärende men som samordnas med pågående planärenden i Husby inklusive föreliggande detaljplan.

Avgaser

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av kvävedioxid är 18-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att föreslagen exploatering inte innebär en sådan ökning av trafiken att gränsvärdet för luft kommer att överskridas.

Buller

Trafiken på aktuella lokalgator är begränsad. Tillskottet efter uppförande av de sex bostadshusen beräknas från dagens ca 2 200 fordon per dygn till ca 2 400 per dygn på respektive gata. De planerade bostadshusen kan byggas utan särskilda bulleråtgärder i enlighet med en ny bullerutredning framtagen efter samrådet.

Förskolebehov

Tillgången till förskola bedöms i dagsläget som god i Husby då det enligt stadsdelsförvaltningen råder en överkapacitet på förskolor i stadsdelen.

Störningar under byggtiden

Enskilda kan komma att bli utsatta för störningar under byggtiden. Enligt PBL 10 kap 5§ åläggs det byggherren att varje bygg-, rivnings- eller markåtgärd som utförs ska genomföras i enlighet med de krav som gäller. Kontoret anser att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) ska tillämpas för att minska störningarna under byggtiden. Planbeskrivningen kompletteras med detta.

Utökad dialog

Planförslaget sändes ut på samråd 2018-05-15 - 2018-06-26.

Under samrådet har boende haft möjlighet att inkomma med synpunkter. Möjligheter finns även att lämna skriftliga synpunkter även under granskningsperioden. Kontoret m fl har vid ett allmänt möte i Husby centrum samlat redovisat de olika då aktuella planförslagen i stadsdelen.

Alternativa platser för exploatering

Husby är en genomplanerad stadsdel. Den ingår i den serie stadsdelar där exploateringsgraden successivt ökade jämfört med den närmast tidigare. De fem påbörjade detaljplanerna i Husby som samlat redovisades för stadsbyggnadsnämnden i mars 2018, utgår från att redan byggda ytor tas i anspråk för främst nya bostäder.

Avslutningsvis kan framföras att bostadsbrist råder i Stockholm. Stadens bostadmål är höga. I en stor andel av stadens stadsdelar pågår bebyggelse och planering för nya bostäder. Även ett mindre antal inkomna remissynpunkter från enskilda ger uttryck för att det är bra att ”fler får tak över huvudet”. Skönhetsrådet anser att en förtätning vid garagen är möjlig. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd och förvaltning är positiv till fler bostäder och att de kan minska trångboddheten.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Inkomna synpunkter har synliggjort konflikter mellan allmänna och enskilda intressen. Särskilt boende vid Oslogatan motsätter sig planförslaget. De befarar bl a sämre utsikt och ljusförhållanden samt ökad trafik. Till skillnad från boende på de två andra berörda lokalgatorna kommer de två planerade bostadshusen på ett avstånd om 20 meter möta befintliga hus på andra sidan gatan. Frågor som skuggade balkonger och försämrad utsikt bedöms av kontoret vara förändringar som normalt sett får accepteras i en snabbt växande stad där bostadsbehovet är stort.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att det allmänna intresset med tillskapandet av cirka 120 nya bostäder i Husby enligt föreliggande detaljplaneförslag, utgör ett viktigt bostadstillskott för att uppnå det bostadspolitiska delmålet om 70 000 nya bostäder 2019-2025. I översiktsplanen framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst komplettering inom befintlig bebyggelse och struktur”. Det kan konstateras att Husby hör till de stadsdelar där invånarna känner sig mest otrygga. Nya bostäder och gångbanor kan enligt stadsdelsnämnden/förvaltningen liksom stadsbyggnadskontoret, bidra till minskad otryggheten. Planområdet närhet till tunnelbana innebär att projektet är i enlighet med stadens mål att förtäta i goda kollektivtrafiklägen. Ny bebyggelse skulle även få god tillgänglighet och närhet till Järvafältets stora landskap.

Föreslagna förändringar

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

- dagvatten
- markföroreningar
- träd
- buller
- färgsättning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontorets sammanfattande bedömning är att inkomna synpunkter kan hanterats i det fortsatta arbetet. I en växande stad kan förändringar av omgivningen behöva accepteras om det bostadspolitiska målet ska kunna uppfyllas och inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

Louise Heimler
Planchef

Peter Lundevall
stadsplanerare