

## Utlåtande Rotel II (Dnr KS 2019/1738)

### Detaljplan för del av fastigheten Oslo 1 m.m. i stadsdelen Husby (DP 2016-15727-54)

Hemställan från stadsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Detaljplan för del av fastigheten Oslo 1 m.m. i Husby DP 2016-15727-54 godkänns.

**Föredragande borgarrådet Joakim Larsson** anför följande.

#### Ärendet

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 ca 120 bostäder. Mark anvisades byggaktören AB Svenska Bostäder 10 november 2016, som upplåter de planerade bostäderna som hyresrätter.

Förslaget överensstämmer med översiktsplanen. Den anger att Husby har möjligheter till stadsutveckling främst som kompletteringsbebyggelse inom befintlig struktur. Husby ingår i fokusområdet Kista-Järva.

Under samrådet inkom 40 yttranden och under granskningen 10 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget medan boende främst vid Oslogatan under samrådet framförde oro om försämrad utsikt och mindre sol-ljus. Efter granskningen föreslås inga nämnbara förändringar.

#### Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

## Mina synpunkter

Detaljplanen innebär att 120 nya lägenheter upplåtna med hyresrätt tillkommer i ett kollektivtrafiknära läge, samtliga sex nybyggnadsområden ligger på ett avstånd om 150-300 meter från tunnelbanestationen i Husby. Sammantaget bidrar detta projekt positivt till stadens gemensamma mål om en växande stad. Nuvarande parkeringshus- och däck är otrygga platser. Denna förtätning och delvis ianspråktagande av parkeringarna kommer att bidra till att öka tryggheten i Husby. Genom projektet ökar också graden av stadsmässighet i området, vilket förhoppningsvis också kommer att bidra till positivt till tryggheten i området.

## Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Detaljplan
3. Granskningsutlåtande
4. Samrådsredogörelse

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för del av fastigheten Oslo 1 m.m. i Husby DP 2016-15727-54 godkänns.

Stockholm den 23 september 2020

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Joakim Larsson

*Mats Larsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Planarbetet syftar till att möjliggöra bostadshus vid sex parkerings - däck 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 ca 120 bostäder. Mark anvisades byggaktören AB Svenska Bostäder 10 november 2016, som planerar att upplåta de planerade bostäderna som hyresrätter.

Förslaget överensstämmer med översiktsplanen. Den anger att Husby har möjligheter till stadsutveckling främst som kompletteringsbebyggelse inom befintlig struktur. Husby ingår i fokusområdet Kista-Järva.

Stadsbyggnadsnämnden godkände start-PM 2017-05-04. Plan-samråd pågick 2018-05-15 till 2018-06-26 och granskning 2019-06-05 till 2019-07-03 samt utökad granskning 2019-08-26 till 2019-09-16. Under samrådet inkom 40 yttranden och under granskningen 10 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget medan boende främst vid Oslogatan under samrådet framförde oro om försämrad utsikt och mindre solljus. Efter granskningen föreslås inga nämnbara förändringar.

### Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

### Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 november 2019 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2019 har i huvudsak följande lydelse.

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

der. En del av övre parkeringsplanet blir bostadsgård. De tillkommande bostadshusen inordnar sig i den omgivande femvåningsskalan. Husen putsas utan synliga elementfogar. Husby byggdes ut med ett högt parkeringstal. En parkeringsutredning visar på en marginal för att ersätta en del av aktuella garage till bostäder samtidigt som befintligt och tillkommande parkeringsbehov tillgodoses. Avståndet till tunnelbana och centrum är endast 150 -300 meter. Till Järnafältets kulturresevat är det samma avstånd. I samband med att nya bostadshus kan tillkomma planeras en förnyelse av bl a de tre angränsande lokalgatorna, Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Dessa är utformade enligt ideal om trafikseparering som rådde i mitten av 1970 -talet då stadsdelen tillkom. Det innebär fordonsgator utan gångbanor eller bostadsentréer. Befintliga gångvägar genom bostadskvarteren har brister ur trygghetssynpunkt. Alternativa gångstråk skapas genom att lokalgatorna kan förses med trottoarer. Att de nya bostadshusens entréer riktas mot gatan är en förutsättning för husens tillgänglighet. Förändringarna bedöms bidra till ökad trygghet och mer levande gaturum. Gatuförnyelsen kan utföras inom ramen för befintlig detaljplan. Staden tog 2007 beslut om en gemensam målbild för att långsiktigt satsa för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järnafältet. I översiktsplanen framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur”. Planförslaget bidrar till att uppnå stadens bostadsmål samt öka stadsmässigheten, tryggheten, trafiksäkerheten och orienterbarheten i Husby .

## **Bakgrund**

## **Plandata**



till 1,2 parkeringsplatser (inklusive besöksparkering) per lägenhet. Parkeringsdäcken är i huvudsak i tre parkeringsplan och utförda i souterräng.



*Parkeringsdäck vid Trondheimsgatan. Däckets närmaste del mot gatan avses rivas och ersättas av ett fem våningar högt bostadshus. Förgårdsmarken ersätts av angöring och gångbana.*

### **Pågående detaljplaner i området**

Strax öster om Bergengatan vid Nordkapsgatan har ett planarbete inletts för kv. Halden 3 m.fl. (dnr 2016 -16028) som syftar till att möjliggöra ca 90 bostäder som ska ersätta befintligt parkeringsdäck i två våningar. Norr om Norgegatan vid Nidarosgatan vid Telemark 1 (dnr 2016 - 16014) planeras för omkring 1 60 lägenheter som ersätter parkeringsdäck i syfte att skapa fler bostäder och en tryggare stadsmiljö. Intill bensinstationen vid Turebergstrondellen planeras en idrottshall och F -9 skola på platsen för Dalhagens bollplan inom del av Akalla 4:1 (dnr 2016 -14995). Skolan och idrottsplanen avse r stärka de lokala sambanden mellan stadsdelarna Husby, Kista och Akalla. I Kista norr om Hanstavägen inom kv. Odde 1 m.fl. planeras i samrådsförslaget ca 2000 lägenheter (dnr 2015 -09817). Längs Edvard Griegsgången pågår ett planarbete för kv. Ålesund 1 m.fl. (dnr 2016 -19140) som syftar till att utveckla flera fastigheter med ca 275 bostäder och kompletterande handelsytor vid Husby centrum's två tunnelbaneuppgångar samt utveckla de offentliga rummen.

### **Markägoförhållanden**

Fastigheterna Trondheim 4 och 5 liksom Oslo 6 ägs av AB Svenska Bostäder. Oslo 1 liksom Molde 4 och 5 ägs av Stockholms stad och är upplåttna med tomträtt till AB Svenska Bostäder.

### **Övergripande beslut och styrande dokument**

#### **Översiktsplan**

I översiktsplanen framförs att Husby har ”möjligheter och behov av stadsutveckling, främst med kompletteringar inom befintlig bebyggelsestruktur”. Kista -Järva är utpekad som ett av stadens fyra fokusområden med prioriterade strategiska samband och hög exploatering i kollektivtrafikhöga lägen. Husby gård som är belägen i förlängningen av Trondheimsgatan (två garage gränsar till Trondheimsgatan) är en viktig målpunkt att värna och utveckla t.ex. genom ett mer attraktivt parkstråk från Husby centrum till Husby gård. I samband med en förtätning med bostäder och arbetsplatser är det centralt att även det lokala centrumet utvecklas och ges möjligheter till bättre serviceunderlag. Översiktsplanen anger att 140 000 bostäder ska byggas i Stockholm till 2030.

### **Riksintressen**

Stockholm -Bromma flygplats är riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken. Planområdet ligger inom Bromma flygplats influensområde där hinderbegränsande ytor gäller. För hela planområdet gäller restriktionen för högsta tillåtna byggnadshöjd om max +59,6 meter (RH2000) över nollplanet enligt Luftfartsverkets riktlinjer (bankod 3C). Den femvåningsskala som planeras vid garagen understiger tillåten byggnadshöjd.

### **Vision Järva 2030**

Hösten 2007 enades partierna i Stadshuset om en gemensam målbild och långsiktig satsning för att förbättra levnadsvillkoren i stadsdelarna kring Järvafältet däribland Husby. Målsättningen var att genom medverkan från boende och andra parter skapa en positiv social och ekonomisk utveckling. Med Vision Järva 2030 som målbild genomfördes 2009 Husbydialogen med medverkande från stadens berörda förvaltningar, AB Svenska Bostäder och Hyresgästföreningen, där ca 2000 boende i Husby deltog. I kommunfullmäktige 2009 beslutade Järva Vision 2030 ingår bl.a. utvecklingstemat att ”bryta trafiksepareringen - där det gör nytta”. Flera av förbättringsförslagen som kom in under Husbydialogen berörde centrumet där många boende påpekade behovet av upprustning. Bland övriga synpunkter återfinns förslag om att skapa fler spontana mötesplatser. För många var närheten till naturen och Järvafältet en stor kvalitet. AB Svenska Bostäder har arrangerat egna dialogmöten med boende i samband av den omfattande förnyelsen av bolagets befintliga bostadsbestånd i Husby.

### **Nuvarande förhållanden**

#### **Stadsbild och kulturmiljö**

En kulturmiljöutredning ”Husby Norra Järva” (Björking 2018 -02 -01) visar att det kulturhistoriska värdet ligger framför allt i att bebyggelsen i Husby berättar om den senare delen av miljonprogrammet. Bebyggelsen förmedlar till stora delar en oförändrad bild av hur området växte fram och formades med bandstadsprincip och trafikseparering som kännetecken. Utredningen anser att planeringen bör ta fasta på de detaljer som är karaktäristiska för stadsdelen och låta dessa vara vägledande för framtida åtgärder.

Husby byggdes 1973 -1977. Sammanlagt finns ca 4900 lägenheter varav drygt en femtedel är bostadsrätter. Till skillnad mot Akalla och Kista finns inga småhus i Husby. År 2017 var antalet invånare ca 11900. Befolkningstätheten är genomsnittligt högre i Husby än övriga Stockholm. Längs centrumstråket bildar åtta våningar höga skivhus en ryggrad i stadsdelen. I resten av stadsdelen finns ca 120 korta och långa lamellhus i fem våningar grupperade kring halvslutna gårdar. Större delen av lamellhusen utgörs av loftgångshus.

Genom planeringsidén om blandstad är Husby inte omgivet av en grön bård som efterkrigstidens stadsdelar. Istället är Akalla genom Sibeliusgången och Husby genom Edvard Griegsgången (till viss del även Kista) sammanlänkade med servicestråk kantade med bostäder, affärer, skolor, tunnelbaneuppgångar etc. Som ett identitetsskapande stadsbyggnadselement löper gröna vikar från Järvafältet in i stadsdelen. Här samlas en lägre offentlig bebyggelse som skolor och förskolor samt lekplatser.

Planerarna hade den täta staden som utgångspunkt vid tiden för Husbys planering. Likväl var en strikt trafikseparering i enlighet med tidens ideal, vägledande. Enda genomgående gatan är den nedsänkta Norgegatan varifrån återvändsgator löper in i stadsdelen. Gatorna är enbart avsedda för fordonstrafik och saknar gångbanor, butiker och entréer. Gående tar sig genom området via separata gångstråk och gångbroar. Upptrampade stigar längs gatorna vittnar om att Husbyborna inte alltid rör sig som planerarna tänkt sig.

Aktuella parkeringsdäck är gulklassade av Stadsmuseet dvs av positiv betydelse för stadsbilden eller av visst kulturhistoriskt värde.

Husby gränsar i söder direkt till det stora Järvafältets kulturresevat. Fältet rymmer stora kultur - och naturvärden.

### **Trafik och kollektivtrafik**

Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan som gränsar till aktuella parkeringsdäck, saknar trottoarer. Det trafikseparerade systemet innebär att främst fotgängare rör sig längs särskilda gångstråk och gångbroar. Fotgängare rör sig även längs och ibland på fordonsgatorna. Även huvudgatan Norgegatan saknar gång - och cykelvägar intill körbanan. Samtliga sex nybyggnadsområden når tunnelbanestationen Husby inom 150 -300 meter. I anslutning till tunnelbanan finns även busslinjer längs Norgegatan med huvudriktningar mot Kista respektive Akalla. Riskfrågor Inga riskfrågor är aktuella för planområdena. En markutredning visar på små förekomster av markföroreningar vid garagen. Om markföroreningar ändå upptäcks ska miljöförvaltningen informeras och anmälan göras med avseende på miljöfarlig verksamhet.

### **Planförslaget**

Detaljplanen syftar till att riva delar av sex parkeringsdäcks kortsidor där nya gavelhus med ca 20 bostäder uppförs. Det ger sammantaget ca 120 nya bostäder. Del av det övre parkeringsplanet ersätts av bostadsgård. Bostadshuset är i fem våningar och inordnar sig i befintlig skala. Husens yttre gestaltning avses få ett modernt släktskap med det modernistiska uttrycket som rådde när Husby tillkom i mitten av 1970 -talet.

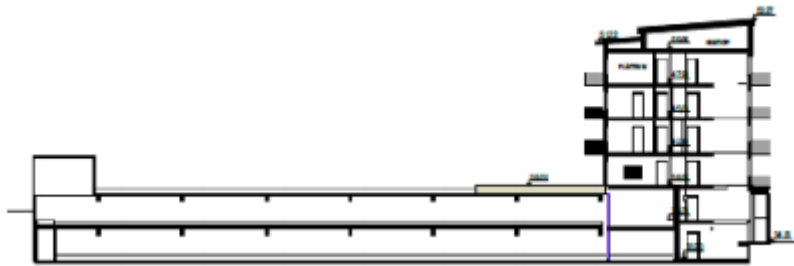


Byggnaderna förses med traditionella trapphus och utformas utan synliga elementskarvar. De planerade gavelhusen placeras i samma liv som befintliga hus längs respektive gata.



*Nytt flerbostadshus i fem våningar med ca 20 bostäder. Angöring och gångbana framför husen framgår inte av illustrationen. Illustration: Link arkitektur.*

Entréer riktas mot gatan. Framför bostadshusen på dagens förgårdsmark anläggs gångbana och angöring vilket gör bostadshusen fullt tillgängliga. I samband med nybebyggelse planeras de tre angränsande gatorna att förses med bl a gångbanor. Sådana ryms inom befintliga detaljplaner. Nya gångbanor ger alternativa rörelsemönster i stadsdelen, ökad trafiksäkerhet då många går på eller intill gatorna. Projektet bedöms även ge ökad trygghet då de slutna garagehusen ersätts med bostadshus med fönster och entréer mot gatan. En ökad stadsmässighet kan också förväntas genom nya bostadshus och förnyelse av gatustråken. Avståndet till kollektivtrafiken är kort vilket är välkommet ur ett hållbarhetsperspektiv. Närheten till det stora friområdet – Järvafältet – är en särskild boendekvalitet. Husby byggdes ut med ett högt parkeringstal – 1,2. Planförslaget s parkeringstal är 0,53 genom att en del av befintliga parkeringsdäck tas i anspråk för nya bostäder. En parkeringsutredning visar att de återstående parkeringsplatser räcker till både befintligt faktiskt behov och för tillkommande bostäder. Cykeltalet är 2,5 cykelplatser per lägenheter. Dessa platser placeras i huvudsak i källaren.



Längdsektion vid Trondheimsgatan. Illustration: Link Arkitektur



Principillustration. Illustration: Link arkitektur

## Planförslagets konsekvenser

### En växande stad

#### Bostadsförsörjning

Föreliggande detaljplan är i överensstämmelse med översiktsplanens långsiktiga bostadsmål och utgör ett viktigt tillskott för att uppnå stadens bostadspolitiska delmål om 70 000 nya bostäder 2019 -2025.

#### Kulturmiljö i en växande stad

Bostadsbebyggelsen kring de sex parkeringsdäckerna är gulklassade av Stadsmuseet. Det innebär i huvudsak att de har positiv betydelse för stadsbilden. Dagens stora parkeringsdäck i tre våningar innebär med sin slutenhet ett glapp i stadsväven. De föreslagna bostadshusen respekterar omgivande bebyggelse i skala, struktur och gestaltning. Genom nya bostäder och entréer mot gatan tillsammans med nya gångbanor till-

förs stadsdelen en ökad stadsmässighet vilket var en parameter vid stadsdelens tillkomst. Därtill bedöms tryggheten öka och nya rörelsemönster erbjudas.

### **En sammanhängande stad**

#### **En socialt sammanhållen stad**

Stadsdelarna på norra Järva planerades efter den s k bandstadsprincipen. Det innebär att Akalla, Husby och Kista är sammanknutna främst genom ett långt servicestråk däribland Edvard Griegsgången i Husby. Planerna på ny bebyggelsen på ömse sidor om Hanstavägen i norra delen av Husby kommer att förstärka sambandet inom denna stadsdelsgrupp.

Planförslagets genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för trafiksäkerheten för alla i och med att trottoarer anläggs. Gångbroarna behålls men liksom de nya gångbanorna ingår de ej i planområdet. Inga lekutrymmen för barn tas i anspråk. Mindre lektytor kan tillkomma på de nya bostadsgårdarna på parkeringsdäcken.

Redan när Husby planerades kring 1970 fanns jämställdhet med som en planeringsaspekt. Det skulle vara tryggt och säkert att ta sig till servicestråket och tunnelbanan. Barnomsorgen byggdes tidigt ut i området för att bl.a. underlätta för kvinnor att förvärvsarbeta. De planerade bostadshusen och gångbanorna bedöms ge ökad trygghet genom att husen skapar ”ögon” och gångbanorna alternativa vägval.

#### **Trafik och mobilitet**

Kontoret 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 bedöms det bidra till ökad trygghet och ett mer levande gaturum.

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 ett separat projekt som samordnas med pågående planärenden i Husby inklusive föreliggande detaljplan.

#### **God offentlig miljö**

##### **Arkitektur och gestaltning**

De nya bostadshusen suddar ut de glapp som parkeringsdäcken idag skapar i stadsväven. Nya bostadshus, entréer mot gatan och gångbanor vitaliserar gatorna, skapar alternativa rörelsemönster och bidrar till ökad trygghet. Nya framsidor skapas. Trond-

heimsgatan m fl lokalgator kommer även efter anläggning av gångbanor på ena sidan framgent att kantas av alléträd.

### **En klimatsmart och tålig stad**

#### **Grön och vattennära stad**

Sammantaget beräknas planerad exploatering med föreslagen dagvattenhantering genom en kombination av filtrering, växtupptag och sedimentation, leda till minskad belastning på både dagvattennätet och recipienten.

### **Klimat, miljö, hälsa och säkerhet**

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten eller luft. Planområdet utsätts inte heller för höga bullernivåer.

Miljökvalitetsnormer för vatten vid nybyggnation kan följas. Dagvattenmagasin tillkommer och grönyta tillskapas på de nya gårdarna. Dagvattenförhållandena förbättras jämfört med dagsläget.

### **Planprocess**

#### **Process**

Detaljplanarbetet har bedrivits med standardförfarande.

Samråd pågick under perioden 15 maj 2018 – 26 juni 2018, med totalt 40 inkomna yttranden. Samrådsmöte hölls i Folkets Husby 12 juni 2018 där ca 15 personer närvarade.

Granskning pågick under perioden 5 juni 2019 – 3 juli 2019 samt utvidgad granskning 26 augusti 2019 – 16 september 2019. Tio yttranden inkom .

Med anledning av de synpunkter som framfördes under samrådet studerades speciellt följande frågor vidare: buller, luft samt dagvatten i förhållande till miljökvalitetsnormer. De yttranden som inkom under granskningen var upplysande men i huvudsak utan erinran och resulterade i marginella ändringar av planhandlingarna i form av borttagna ytor för gatuändamål. Ändringarna bedöms inte föranleda förnyad granskning.

#### **Samlade synpunkter**

Inkomna synpunkter från allmänheten gäller till stor del boende vid Oslogatan. Det beror på att två nya bostadshus uppförs på motsatta sidan om befintliga bostäder. På de två övriga gatorna vetter de nya tillbyggda bostadshusen mot s k grönkilar utan befintliga bostadshus. Synpunkterna har gällt oro om minskad mängd solljus i lägenheter och på balkonger, oro för ökad insyn, synpunkter på bebyggelsestäthet och även oro för ökad trafik i området samt att parkeringssituationen försämras i samband med exploateringen. Mindre redaktionella ändringar på gatumark görs på plankartan önskemål av exploateringskontoret.

#### **Synpunkter som inte tillgodosetts**

Föreslagen bebyggelse minskas eller utgår.

### **Tidigare ställningstaganden i ärendet**

Den 4 maj 2017 §11 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att påbörja detaljplan för kv Oslo mm dnr 2016 -15727 i enlighet med stadsbyggnadskontorets förslag .

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret.

Samråd med länsstyrelsen om huruvida planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan har skett.

### **Planavtal**

Planavtal har tecknats med Svenska Bostäder för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

### **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSGANDE**

Planförslaget bedöms medföra ett välkommet tillskott till bostadsförsörjningen. Planförslaget med hus med entréer bidrar till att tillföra liv och ökad trygghet. Ur ett hållbarhetsperspektiv är ”garagehusen” välbelägna ett par hundra meter från tunnelbanan och busslinjer. Närheten till Järvafältet ger goda möjligheter till friluftsliv. I samband med föreliggande detaljplan planeras (inom ramen för äldre befintliga stadsplaner) nya gångbanor längst med befintliga gator. De ger sammantaget ökad stadsmässighet, ökad trafiksäkerhet bättre orienterbarhet och alternativa rörelsemönster. Ingen naturmark tas i anspråk, gatutrafiken är begränsad och bostadshus ersätter mindre attraktiva parkeringsdäck. Förslaget är i överensstämmelse med översiktsplanen, fokusområdet Kista - Järva och stadens bostadsbyggnadsmål. Boende vid främst Oslogatan är kritiska då de istället för de befintliga parkeringsdäcken tillkommer ett bostadshus i fem våningar på ett avstånd om ca 20 meter. Synpunkterna tillgodoses inte. I den sammanvägda bedömningen bedömer kontoret att planens konsekvenser inte är större än att de uppvägs av det allmänna intresset av nya bostäder och stadskvalitéer i stadsdelen. Eftersom genomförandefrågorna ej är helt klarlagda och överenskommelse om exploatering ännu inte färdigställt överlämnas tjänsteutlåtandet till kommunfullmäktige för antagande