

Utlåtande 2005:220 RII (Dnr 311-3833/2005)

Förslag till detaljplan för del av Akallavägen m.m. inom stadsdelarna Akalla och Hansta, Dp 2001-05270A-54

<p>Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande Förslag till detaljplan för del av Akallavägen m.m. inom stadsdelarna Akalla och Hansta, Dp 2001-05270A-54, antas.</p>

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Arbetet med att planlägga den provisoriska breddningen av Akallavägen inleddes år 2001 med enkelt förfarande. Planen överklagades och regeringen ansåg att planen skulle handläggas med normalt förfarande och antagande i kommunfullmäktige. Planen har remissbehandlats mellan den 14 februari till 22 mars 2002 då planen också var utställd i Akalla och Kista. Utställningen ägde rum mellan 18 april till 10 maj 2005.

Sammanfattning

På senare tid har en kraftig utbyggnad av Kista och Akalla industriområde skett och ytterligare utbyggnad är att vänta under de kommande åren. I avvaktan på en utbyggnad av E18 så krävs en förstärkning av kapaciteten på Akallavägen. Förslaget möjliggör en provisorisk breddning av Akallavägen, dock längst till år 2014.

Breddningen till totalt 4 körfält sker västerut och blir ca 10 meter vid Hans-ta naturreservat och håller sig inom planområdet. På resterande avsnitt blir breddningen ca 5 meter inklusive slänter.

Bilaga 1 Planbeskrivning

Bilaga 2 Genomförandebeskrivning

Bilaga 3 Samrådsredogörelse

Bilaga 4 Plankarta

Mina synpunkter

Jag finner det nödvändigt att bredda Akallavägen vid det aktuella avsnittet. Utbyggnaden av Kista och Akalla industriområde kräver att följande åtgärd genomförs och jag vill poängtera att det är en tillfällig breddning av vägen. Förslaget har, förutom att grönområde tas i anspråk och ökad trafik, inte någon större negativ påverkan på närmiljön. Eftersom hastigheten sänks så kommer bullret att minska vilket påverkar naturreservatet och de omgivande bostäderna positivt. Idag är området bullerstört med nivåer mellan 55-60 dB(A). Eftersom lägenheterna är genomgående erhålls acceptabla nivåer med en tyst sida.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå detaljplanen
2. därutöver anföra.

En breddning beräknas öka antalet trafikrörelser på Akallavägen med ca 9000 fordon/dygn. Ett ökat antal trafikrörelser kommer att ytterligare förvärra det redan befintliga bullerproblemet i bostadsområdet och naturreservatet. Riktvärden för utomhusbuller kommer således inte att kunna nås. Avgasemissionerna kommer att tillåtas öka i området med förslaget. En breddning av Akallavägen kan därför inte beskrivas som en förbättring av trafiksituationen, utan snarare som en väsentlig försämring.

Detaljplanen innebär också ett icke acceptabelt intrång i Hansta naturreservat. De samlade miljökonsekvenserna tillsammans med de genomförda protesterna från de boende innebär att breddningen inte skall genomföras.

Breddningen av Akallavägen är således en kostsam, otillräcklig och kortsiktig lösning som inte tar hänsyn till naturen och invånarnas synpunkter i Akalla.

Istället för en breddning bör en avstängning av Akallavägen utredas, där endast kollektivtrafik tillåts. För att åstadkomma en effektiv och miljövänlig lösning för trafikproblemen kring Kista bör följande göras.

- E18 i tunnel längs Hjulsta-Rinkeby-Tensta
- Förlängning av tunnelbanan Akalla och Hjulsta till Barkarby
- Spårförbindelser mellan Vällingby-Spånga- Tensta- Rinkeby- Kista och Helenelund
- Tvärbanan nord förlängas mot Kista

Reservation anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att avslå planen samt vidare anföras.

Miljöpartiet vill återigen protestera mot att vägprojekt för ökad biltrafik ska drabba befolkningen och miljön kring Järvafältet.

Det finns stor risk för permanentning av Akallavägens breddning. Projektet tar 2300 kvm grönmark i anspråk från naturreservatet. Utöver det fysiska intrånget ökar även bullret i naturreservatet. Igelbäckens vattensituation är ansträngd och projektet innebär ytterligare påfrestningar.

Staden måste planera för en uthållig stadsutveckling i form av bättre kollektivtrafik, cykelleder och gångstråk och inte ständigt öka biltrafikens ytor på bekostnad av miljö och hälsoaspekter.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för del av Akallavägen m.m. inom stadsdelarna Akalla och Hansta, Dp 2001-05270A-54, antas.

Stockholm den 30 november 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Åsa Romson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 22 september 2005 att godkänna förslaget till detaljplan för del av Akallavägen m.m., inom stadsdelarna Akalla och Hansta, Dp 2001-05270A-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

Reservation anfördes av *Ewa Törngren* (v) enligt följande.

En breddning beräknas öka antalet trafikrörelser på Akallavägen med ca 9 000 fordon per dygn. Ett ökat antal trafikrörelser kommer att ytterligare förvärra det redan befintliga bullerproblemet i bostadsområdet och naturreservatet. Riktvärden för utomhusbuller kommer således inte att kunna nås. Avgasemissionerna kommer tillåtas öka i området med förslaget. En breddning av Akallavägen kan därför inte beskrivas som en förbättring av trafiksituationen, utan snarare som en väsentlig förändring.

Detaljplanen innebär också ett icke acceptabelt intrång i Hansta naturreservat. De samlade miljökonsekvenserna tillsammans med protesterna från de boende innebär att breddningen inte skall genomföras.

Breddningen av Akallavägen är således en kostsam, otillräcklig och kortsiktig lösning som inte tar hänsyn till naturen och invånarnas synpunkter i Akalla.

I stället för en breddning bör en avstängning av Akallavägen utredas, där endast kollektivtrafik tillåts. För att åstadkomma en effektiv och miljövänlig lösning för trafikproblemen kring Kista bör följande göras.

- E18 i tunnel längs Hjulsta- Rinkeby- Tensta
- Förlängning av tunnelbanan Akalla och Hjulsta till Barkarby
- Spårförbindelser mellan Vällingby- Spånga.- Tensta- Rinkeby- Kista och Helenelund
- Tvärbanan nord förlängs mot Kista

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden avslår planen, samt vidare anför följande.

Återigen planeras ett vägprojekt som drabbar befolkningen och miljön kring Järvafältet.

Det finns stor risk för permanentning av Akallavägens breddning. Projektet tar 2300 kvm grönmark i anspråk från naturreservatet. Utöver det fysiska intrånget ökar även bullret i naturreservatet genom vägbreddningen, vilket bör regleras i planen. Projektet är därutöver illa då dispens för intrånget ej redovisas i detaljplaneärendet och det saknas garantier för att naturmarken återställs efter att det provisoriska projektet upphör.

Inte heller har Miljöförvaltningens krav tillgodosetts. Bland annat bör det störda vattenföringen i Stordiket åtgärdas, detta då Igelbäckens vattensituation är ansträngd. Barriäreffekten ökas och tillgängligheten till naturreservatet minskar då gångtunnlar utanför planområdet görs smalare.

Staden måste planera för en uthållig stadsutveckling i form av bättre kollektivtrafik, cykelleder och gångstråk och inte ständigt öka biltrafikens ytor på bekostnad av miljö och hälsoaspekter.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 5 september 2005 har i huvudsak följande lydelse.

UTLÅTANDE

Ärendet avser att möjliggöra en provisorisk breddning av Akallavägen mellan Finlandsgatan och anslutningen till Hanstavägen.

Bakgrund

På senare tid har en kraftig utbyggnad av Kista och Akalla industriområden skett. Ytterligare utbyggnader är vänta under de närmaste åren.

I avvaktan på E18:s utbyggnad så behövs en förstärkning av kapaciteten på Akallavägen. Trafikmängden på Akallavägen beräknas öka från dagens nivå 27 000 fordon/dygn till ca 35 000 f/d år 2008. Då E18 är klar – omkring 2012 – kommer trafiken att minska på Akallavägen.

Planförslaget

FASTIGHETSREGLERING

Ny fastighetsplan eller fastighetsreglering erfordras ej på denna del av Akallavägen.

PROVISORISK BREDDNING

För att klara den förväntade trafikökningen på Akallavägen föreslås en breddning till totalt 4 körfält. Breddningen sker västerut och blir ca 10 meter vid Hansta naturreservat (inom planområdet) och ca 5 meter på resterande sträcka inkl eventuella slänter o d (utanför planområdet). Gångvägar och 2 gångtunnlar byggs om (utanför planområdet). Ombyggnaden av Akallavägen omfattar ca 1500 meter varav ca 230 meter inom planområdet (tillfällig utbyggnad dock längst till år 2014) resten går att bygga ut inom gällande detaljplaner och områdesbestämmelser.

Remiss- och samrådsförslaget S-Dp 2001-05270-54

Det redovisade förslaget innebär att en provisorisk breddning av Akallavägen kan ske dock längst till år 2010 (ändrad till 2014 i utställningsmaterialet).

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Remiss- och samrådsmaterialet har sänts ut till berörda remissinstanser, fastighetsägare samt politiker. Hyresgästerna har informerats via annons i lokaltidningen. En samrådsutställning har anordnats i Akalla bibliotek och på Mötesplats Kista i Kista centrum .

Planförslaget remissbehandlades under tiden 2002-02-14 till 2002-03-22. Samtliga fastighetsägare, enligt fastighetsförteckningen daterad 2002-02-04, har också fått en komplett omgång av planhandlingarna.

Detaljplanen handlades först som enkelt planförfarande men ändrades sedan till normalt planförfarande.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot förslaget.

SAKÄGARE

En sakägare har inkommit med en skrivelse och har inget att erinra.

FÖRENINGAR O D

Två skrivelser har inkommit från föreningar i området.

Magnus Nilsson, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Högbergsgatan 30A, 116 20 Stockholm), *Mårten Wallberg*, ordförande Stockholms Naturskyddsförening (adress saknas) samt *Ronny Carlsson*, ordförande Föreningen Rädda Järvafältet (adress saknas).

Naturskyddsföreningen m fl framför följande synpunkter som berör planområdet:

- dispens för intrång i naturreservatet redovisas ej
- bullernivåerna i stora delar av Hansta naturreservat ligger över målnivån på 40 dBA
- garantier för att återställa vägen efter provisoriets upphörande saknas
- förslaget saknar åtgärder för att gynna kollektivtrafiken
- att Akallavägen efter E18:s utbyggnad reserveras för kollektivtrafik
- ytterligare överskridande av miljö kvalitetsnomen för kvävedioxid.

Boendekommittén i Akalla genom *Jan-Erik Gustafsson* (Mariehamngatan 16, 164 71 Kista), *Mats Hagström* (Mariehamngatan 20, 161 71 Kista) samt *Hans Remvig* (Pargsgatan 32, 164 79 Kista).

Följande synpunkter, som berör planområdet, har framförts av Boendekommittén i Akalla:

- inga åtgärder redovisar hur hastighetssänkningen skall följas upp
- inga bullerskydd behövs enligt detaljplanen mot vad som tidigare sagts

- breddningen försvårar tillgängligheten till friluftsområdet
- breddningen kommer inte att bli provisorisk utan är kopplad till färdigställandet av Förbifart Stockholm
- redovisade trafikmängder är för låga.

Remissbehandlingen

Länsstyrelsen anser att bestämmelsen NATUR(GATA 1) ska ändras till "Naturområde, dessförinnan gata dock längst till 2014" samt att bestämmelsen störningsskydd ska utgå eftersom åsyftade bostäder ligger utanför planen.

Regionplane- och trafiknämnden tillstyrker breddningen men anser att den bör göras permanent.

Kista stadsdelsnämnd godkänner förslaget till detaljplan.

Gatu- och fastighetskontoret har inget att erinra mot förslaget.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

- återställandet av gata till naturområde regleras i planen
- den störda vattenföringen i Stordiket återges sitt naturliga lopp västerut så att vattnet når Igelbäcken
- trafikdagvattnet leds bort till befintliga dagvattentunnlar
- planteringar av träd och buskar längs vägen utförs
- bostäder där ljudnivån inomhus beräknas överstiga 30 dB(A) ekvivalentnivå får nya bättre ljudisolerande fönster
- vägen beläggs med dränerande asfalt, som en ljuddämpande åtgärd
- kontrollprogram för genomförande och driftskede upprättas för projektet i sin helhet.

Idrottsförvaltningen har inget att erinra mot förslaget.

Skanova har inget att erinra mot förslaget.

Stockholm Vatten/Stokab anser att lokalt omhändertagande av dagvatten ska ske samt att oljeskiljare används före avledning till Järvatunneln.

Norrvatten vill uppmärksamma att en huvudvattenledning (V 1000) med ledningsrätt går igenom planområdet.

Birka energi förutsätter att breddningen sker västerut, i övrigt inga erinringar.

Storstockholms lokaltrafik, SL har inget att erinra mot planförslaget.

Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm har ingenting att erinra mot plan-förslaget.

För ytterligare information se samrådsredogörelsen.

Utställningsförslaget Dp 2001-05270A-54

Utställningsförslaget innebär att Akallavägen kan breddas på aktuella sträcka till år 2014. Därefter ska vägen återställas i nuvarande bredd. Planförslaget har varit utställt under tiden 18 april till 10 maj 2005. Fem skrivelser har inkommit där boende och föreningar är emot projektet i första hand av miljöskäl. För mer informations se utställningsutlåtandet.

Miljökonsekvenser

GRÖNYTOR

Projektet tar temporärt grönmärk i anspråk från naturreservatet.

Ca 2300 kvm mark från naturreservatet tages i anspråk under en begränsad tid för körbana och slänter. Nya träd bör planteras utmed vägen där så är lämpligt. Marken måste återställas då breddningen rivs - senast 2014.

Naturområde

Breddningen inkräktar marginellt på naturmarken. Breddningen ligger inom Hansta naturreservats buffertzon. Naturmiljön är idag närmast vägen kraftigt påverkad. Vägen utgör idag en kraftig barriär för flora och fauna. Barriären för flora och fauna kommer att öka då vägen breddas. Breddningen kommer att inkräkta marginellt i naturreservatet.

Landskapsbilden

Akallavägen sträcker sig i gränsen mellan två olika typer av miljöer, kulturlandskapet i väster och storskalig flerfamiljsbebyggelse i öster. Vägens närområde är dessutom redan idag stort. Breddning av vägen bedöms inte medföra någon direkt försämring för landskapsbilden inom planområdet.

DAGVATTEN

Det bedöms finnas goda förutsättningar att ta hand om det lokala dagvattnet inom vägområdet eller dess närområde.

Trafik

Trafiken utmed vägen antas öka från dagens 27 000 fordon/dygn till 35 000 fordon/dygn de närmaste åren till 2008. Ökningen beror dels på en generell trafikökning men också på den kraftiga expansion som förväntas ske i Kista framöver. Då E18 är ombyggd förväntas trafiken minska på Akallavägen varvid man kan riva breddningen

och återgå till 2 körfält. Köerna vid rusningstrafik kommer att minska vid en breddning av Akallavägen.

Buller

Stadens krav för trafikbuller uppfylls.

Miljö kvalitetsnorm för luft

Samtliga värden ligger långt under gällande riktvärden utmed Akallavägen. Kontoret har inte kunnat beräkna med önskvärd noggrannhet värden långt utanför detta projekt. Kontoret avstår därför från detta vid bedömningen.

Sammanfattning av projektets miljökonsekvenser

Kontorets samlade bedömning av de ovan redovisade miljökonsekvenserna är att detaljplanen medger verksamhet (provisorisk ombyggnad av Akallavägen) som inte innebär någon betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurserna inom planområdet eller dess närområde.

Tillgänglighet

Breddningen av Akallavägen medför ingen försämring av tillgängligheten eftersom inga gångpassager till naturreservatet finns inom planområdet.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Staden bekostar hela projektet, som är kostnadsberäknat till 30 - 40 Mkr.

Genomförande

Byggnationen kan börja så snart planen vunnit laga kraft.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullernivåerna kommer inte att öka utan att minska med ca 1 – 2 dB(A) på grund av sänkt hastighet enligt förslaget. Detta gäller trots ökad trafik från 27 000 f/d till ca 35 000 f/d. Bullernivåerna för naturreservatet är redan idag för höga, ca 55 dB(A) ca 80 meter från nuvarande Akallavägen. Bostäderna närmast planområdet har bullervärden på mellan 55 – 60 dB(A) beroende på våning. Eftersom lägenheterna är genomgående kan man få en tyst sida till cirka hälften av boningsrummen. Då E18 till Kista är fullt utbyggd, kan en omläggning av trafiken göras. Först då kan bullernivåerna minska ytterligare. *Stadsbyggnadskontoret anser* att bullernivåerna ovan inte kan regleras i planen eftersom bostäderna respektive naturreservatet ligger utanför planområdet.

Stadsbyggnadskontoret anser enligt gjorda beräkningar att den provisoriska ombyggnaden i sig inte leder till högre bullervärden än idag och att en minskning av tra-

fiken kan ske först då E18 är utbyggd till Kista. Först då kan bullernivåerna för bostäderna och naturreservatet bli bättre.

Stadsbyggnadskontoret anser att några bullerskydd inte behöver byggas eftersom vägen enbart ska vara i drift till 2014. Därefter återställs vägen till två körfält. Frågan om bullerskydd prövas i annan ordning enligt Miljöbalken.

Stadsbyggnadskontoret anser att miljö kvalitetsnormer för luft för såväl kvävedioxid och PM10 (partiklar i luften) ej överskrider rekommenderade gränsvärden inom projektet och dess närområde. Däremot kan inte kontoret bedöma, med önskvärd noggrannhet, områden längre ifrån planområdet.

Dispens för intrånget i naturreservatet behandlas i annat ärende enligt Miljöbalken parallellt med detta förslag till detaljplan. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt beslut om dispens för intrång i naturreservatet.

Framtida trafikmängder är baserade på vedertagna prognosmodeller, som används vid all samhällsplanering. År 2008 anger prognosen ca 35 000 f/d och år 2015 ca 41 000 f/d då E18 och Kymlingelänken ej är utbyggda. Då dessa är utbyggda kan Akallavägen återställas till tvåfältig standard.

I detaljplanen reglerar man inte busslinjer o d. Att göra Akallavägen till enbart kollektivgata kan regleras i planen men får behandlas när det eventuellt blir aktuellt.

Huruvida hastighetssänkningen efterlevs eller ej är ingen planfråga utan handläggs av andra myndigheter. Stadens trafiknämnd kan utfärda trafik-föreskrifter angående hastighetsgränser o d. Efterlevnaden av dessa sköts inte av kommunen.

Den del av Akallavägen, som ligger inom planområdet, har idag inga passager till naturreservatet. Det blir ingen förändring av tillgängligheten på denna sträcka.

Hur Akallavägen ska återställas redovisas i mkb:n i sin helhet och i genomförandebeskrivningen för aktuell sträcka inom planområdet. Några pengar avsatta i en fond o d finns inte. Något stöd för detta finns inte i plan- och bygglagen, dessa krav kan följaktligen inte skrivas in i plan-bestämmelserna.

Då stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan, som möjliggör en breddning av Akallavägen, så bestämdes att det gällde ett provisorium fram till 2014. Någon koppling till Förbifart Stockholm har inte gjorts.

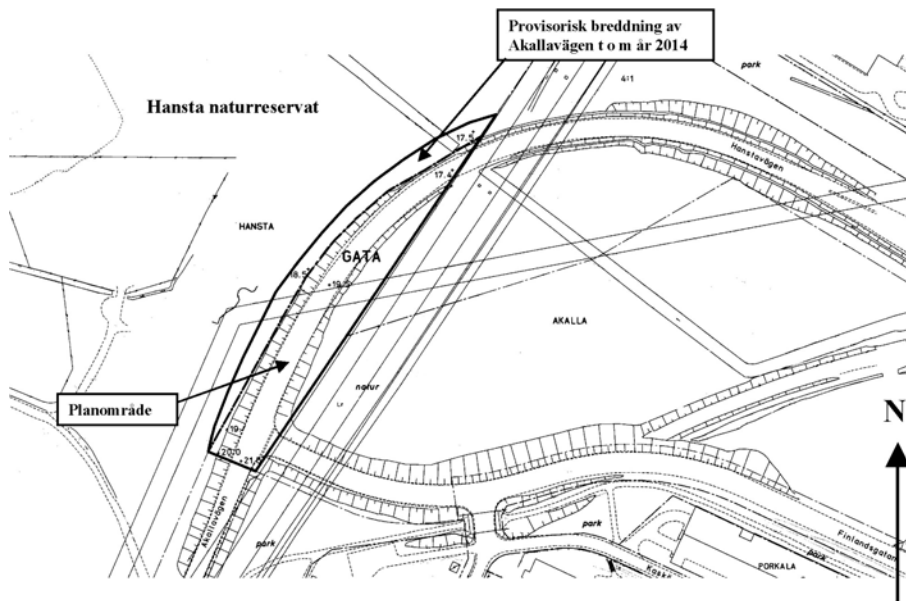
Akallavägens breddning leder inte till ökad trafik till vägnätet nordost om Stockholms innerstad utan till Kista. Merparten av trafikökningen på Akallavägen p g a breddningen antas ha Kista arbetsområde som målpunkt. Då E18 är klar förbi Tensta och Rinkeby kommer trafiken till Kista via Akallavägen att minska, varför breddningen kan tas bort. Huruvida trafiken till vägnätet nordost om Stockholms innerstad ökar då nya E18 förbi Tensta och Rinkeby öppnas måste bedömas i den detaljplanen.

Stadsbyggnadskontoret anser att man uppfyller de krav som ställs i Miljöbalken och PBL angående miljö kvalitetsnormer för luft.

Stadsbyggnadskontoret anser att planen kan handläggas vidare för godkännande i stadsbyggnadsnämnden.

Handläggare

Ärendet har handlagts av Tommy Jönsson.



Normalt planförfarande

Detaljplan för del av

Akallavägen m m

i stadsdelarna Akalla och Hansta
i Stockholm

Dp 2001-05270A-54

Planhandlingar

Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning samt genomförandebeskrivning.

Planens bakgrund

På senare tid har en kraftig utbyggnad av Kista- och Akalla industriområde skett. Ytterligare utbyggnader är att vänta under de närmste åren.

I avvaktan på E18:s utbyggnad så behövs en förstärkning av kapaciteten på Akallavägen. Trafikmängden på Akallavägen beräknas öka från dagens nivå 27 000 fordon/dygn till ca 35 000 f/d år 2008. Då E18 är klar till omkring 2014 kommer trafiken att minska på Akallavägen.

Planens syfte

Ärendet avser att möjliggöra en provisorisk breddning av Akallavägen mellan Finlandsgatan och Hanstavägen (anslutning).

Markförhållande m m

Gällande plan för Hansta naturreservat P 1998-00239 berörs utmed Akallavägen. Nuvarande Akallavägen på samma sträcka saknar plan.

Projektet

För att klara den förväntade trafikökningen på Akallavägen föreslås den breddas till totalt 4 körfält. Breddningen sker västerut och blir ca 10 meter vid Hansta naturreser-

vat (inom planområdet) och ca 5 meter på resterande sträcka inkl eventuella slänter o d (utanför planområdet). Gångvägar och 2 gångtunnlar byggs om (utanför planområdet). Ombyggnaden av Akallavägen omfattar ca 1500 meter varav ca 230 meter inom planområdet (tillfällig utbyggnad dock längst till år 2014) resten går att bygga ut inom gällande detaljplaner och områdesbestämmelser.

Breddningen av Akallavägen kommer att leda till ett intrång i Hansta naturreservat av ca 10 meter på en sträcka av ca 230 meter. Eventuella konsekvenser redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Utbyggnaden utföres så att man kan återställa Akallavägen till nuvarande 2 körfält då utbyggnaden av E18 är klar.

Anslutningen till Norrviksvägen (utanför planområdet) sker troligen, som ett signalkors. Anslutningen till Hanstavägen sker där den idag har 4 körfält vid Vandagatan (utanför planområdet).

En separat MKB för hela Akallavägens ombyggnad har upprättats. Denna detaljplan berör enbart 230 meter av 1500 meter av Akallavägens ombyggnad. Nedan redovisade miljökonsekvenser gäller enbart inom planområdet.

Miljökonsekvenser

Nedan beskrivs olika miljökonsekvenser som förväntas uppstå då projektet genomförs i enlighet med planen. Dagens miljökonsekvenser beskrivs under rubriken nollalternativet. Miljökonsekvenser utanför föreslagen plan behandlas i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivning "Akallavägen – provisorisk breddning till fyra körfält".

Landskapsbilden

Akallavägen sträcker sig i gränsen mellan två olika typer av miljöer, kulturlandskapet i väster och storskalig flerfamiljsbebyggelse i öster. Vägens närområde är dessutom redan idag stört.

Konsekvenser/motiveringar

- breddning av vägen bedöms inte medföra någon direkt försämring för landskapsbilden inom planområdet

Rekreation och friluftsliv

Inga gång- och cykelpassager finns inom planområdet och breddningen medför heller ingen förändring på detta område.

Konsekvenser/motiveringar

- breddningen av Akallavägen inom planområdet påverkar inte tillgängligheten att nå naturreservatet
- breddningen inkräktar inte på friluftslivet men gångtunnlarna (utanför planområdet) blir smalare än idag

Naturmiljö

Breddningen inkräktar marginellt på naturmarken. Breddningen ligger inom Hansta naturreservats buffertzon. Naturmiljön är idag närmast vägen kraftigt påverkad. Vägen utgör idag en kraftig barriär för flora och fauna.

Konsekvenser/motiveringar

- barriären för flora och fauna kommer att öka då vägen breddas
- breddningen inkräktar på naturreservatet
- vägen får en mittbarriär som blir 90 cm hög

Kulturmiljö

Det finns inga fornlämningar som ligger längs vägen eller byggnader av värde.

Grönytor

Projektet tar grönmark i anspråk från naturreservatet.

Konsekvenser/motiveringar

- ca 2300 kvm mark från naturreservatet tages i anspråk under en begränsad tid för körbana och slänter
- marken måste återställas då breddningen rivs
- nya träd bör planteras utmed vägen där så är lämpligt

Markens egenskaper

Planområdet utgöres i huvudsak av lera.

Grundläggning

Grundläggningsmetod måste väljas utifrån en geoteknisk bedömning.

Konsekvenser/motiveringar

- grundläggningsmetod måste redovisas i bygghandlingarna

Grundvatten

Grundvattennivån får inte förändras märkbart där den har betydelse för växt- och djurliv.

Konsekvenser/motiveringar

- grundvattenförändringar på grund av byggnationen måste redovisas i bygghandlingarna

Dagvatten

Det bedöms finnas goda förutsättningar att taga hand om det lokala dagvattnet inom vägområdet eller dess närområde.

Konsekvenser/motiveringar

- förorenat trafikdagvatten ska ledas till befintlig dagvattentunnel
- stadens förhållningssätt för lokal dagvattenhantering (LOD) ska följas liksom "Dagvattenstrategi för Stockholms stad"

Vatten och avlopp

Ledningar finns i angränsande gata.

Konsekvenser/motiveringar

- flera ledningar kan behövas läggas om och förbättras

Energiförsörjning

Fjärrvärme finns i angränsande bostadsgator och berör troligen inte Akallavägens ombyggnad på denna sträcka.

Trafik

Trafiken utmed vägen antas öka från dagens 27 000 fordon/dygn till 35 000 fordon/dygn de närmaste åren till 2008. Ökningen beror dels på en generell trafikökning men också på den kraftiga expansion som förväntas ske i Kista framöver. Då E18 är ombyggd förväntas trafiken minska på Akallavägen varvid man kan riva breddningen och återgå till 2 körfält.

Konsekvenser/motiveringar

- köerna vid rusningstrafik kommer att minska vid en breddning av Akallavägen

Farligt gods och tung trafik

Akallavägen trafikeras idag av trafik med farligt gods samt tung trafik.

Konsekvenser/motiveringar

- eftersom hastigheten sänks från 70 km/t till 50 km/t bedöms olycksrisken bli oförändrad trots trafikökningen

Buller

Enligt stadens "Miljöprogram 2000" för ombyggnad av trafikled vid bostäder ska följande gälla:

trafikbuller, bil – mål för bostäder under programperioden

- 65 dB(A) ekvivalentnivå dygn framför fasad där också minst hälften av lägenhetens boningsrum, i första hand utrymme för sömn och vila, ska klara högst 55 dB(A) ekvivalentnivå dygn framför fasad
- bullernivån utomhus för gårdsyta får inte överstiga 55 dB(A) ekvivalentnivå dygn
- ekvivalentnivå dygn inomhus 30 dB(A)
- maxljud inomhus 45 dB(A) mellan kl 19 – 07.

Stadens "Miljöprogram 2000" anger för friluftsområde 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå för dygn i det långsiktiga målet.

Beräkningarna har utförts enligt Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller (Naturvårdsverkets rapport 4653, reviderad 1996) enligt ovan angivna förutsättningar för ca 35 000 f/d.

Bostadshus vid Porkalagatan/Kaskögatan

Akallavägen (ca 35 000 f/d och 50 km/tim) inom planområdet ger för de närmsta bostadshusen på ca 165 meter ekvivalenta dygnsvärden i fasad mellan 55 - 60 dB(A) beroende på våning. Med 3 meters bullerskärm utmed Akallavägen kommer ljudnivån att minska med ca 10 dB(A) för botten-våningen och ca 4 dB(A) för våning 7.

Hansta naturreservat

55 dB(A) ekvivalent ljudnivå per dygn uppnås ca 80 meter från nuvarande Akallavägen (vägmitt). Med 3 meter bullerskärm uppnås 55 dB(A) på ca 20 meter. Värdena är beräknade utifrån Akallavägen med ca 35 000 f/d och 50 km/tim.

Konsekvenser/motiveringar

Eftersom bostäderna och naturreservatet ligger utanför planområdet så kan detta inte prövas enligt Plan- och bygglagen utan enligt Miljöbalken. Nedanstående kommentarer måste således följas upp av annan myndighet och lösas i annan ordning då vägen byggs.

- hastigheten sänks efter ombyggnad vilket ger 1 – 2 dB(A) lägre värde
- bostäderna klarar stadens krav utan bullerskärm
- naturområdet närmast Akallavägen kommer inte att uppfylla stadens krav på lång sikt utan bullerskärmar
- staden föreslår inga bullerskärmar utmed Akallavägen eftersom projektet är tidsbegränsat till 10 år
- med väl ljuddämpande fönster klaras inomhusvärdena
- minst hälften av boningsrummen måste ligga mot en tyst sida.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Beräkningar har genomförts av Stockholms och Uppsala läns Luftvårds-förbund för kvävedioxid dygnsmedelvärde för 1999. Beräkningarna visar att värdena understiger miljökvalitetsnormen ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$) på den aktuella sträckan vid Akallavägen och Hanstavägen ($36 - 48 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$) och vid bostäderna ($24 - 36 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$).

Enligt kvävedioxidkartan för 2006 beräknas kvävedioxidhalterna utmed berörd vägsträcka underskrida miljökvalitetsnormen ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$) på den aktuella sträckan vid Akallavägen och Hanstavägen. Beräkningarna gav följande värde för kvävedioxidhalter på ($36 - 48 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$) men betydligt lägre vid bostäderna ($12 - 24 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{dygn}$).

Enligt kvävedioxidkartan för 2010 beräknas kvävedioxidhalterna utmed berörd vägsträcka underskrida miljö kvalitetsnormen ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ /dygn) med god marginal. Beräkningarna visar att värdena understiger miljö kvalitetsnormen på den aktuella sträckan vid Akallavägen och Hanstavägen ($24 - 36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ /dygn) men betydligt lägre vid bostäderna ($12 - 24 \mu\text{g}/\text{m}^3$ /dygn).

Enligt PM10 kartan för 2002 beräknas inandningsbara partiklar ($< 10 \mu\text{m}$) utmed berörd vägsträcka underskrida miljö kvalitetsnormen (medelvärde under det 36:e värsta dygnet ej högre än $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) med god marginal. Beräkningen visar att medelvärdet ligger mellan $27 - 39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för det 36:e värsta dygnet.

Konsekvenser/motiveringar

- samtliga värden ligger långt under gällande riktvärden vid bebyggelsen
- trots ökad trafikmängd blir luftkvaliteten bättre 2006 på grund av bättre fordonspark
- detta projekt kommer inte att försämra närområdets luftkvalitet
- områden långt utanför detta projekt har inte kunnat beräknas med önskvärd noggrannhet, så därför avstår kontoret från detta vid bedömningen.

STÖRNINGAR UNDER BYGGTIDEN (ETABLERINGSOMRÅDE)

De störningar som brukar uppfattas som mest besvärande är buller från bergborrningsarbetet och markvibrationer från sprängsalvor och pålning. Dessutom kan byggtrafik och damm från arbetsplatsen uppfattas som besvärande. I detta fall kommer schaktning och hantering av markarbeten - eventuell pålning - att ge upphov till störningar för de närboende.

Kontrollmätningar vid sprängning och pålning och dylikt ska ske genom byggherrens försorg i samråd med de berörda fastighetsägarna.

Gång- och biltrafiken i området kommer att störas i begränsad omfattning.

Tunga transporter kommer att ske via Hanstavägen till E4 samt direkt till E18.

Skyddsvärd vegetation kommer under byggtiden inhägnas eller skyddas på annat lämpligt sätt.

Etableringsområde för bygget placeras sannolikt i anslutning till Akallavägen och utanför planområdet samt avskärmas mot angränsande bebyggelse av ett lätt plank.

Arbetena ska bedrivas enligt Miljöförvaltningens lokala föreskrifter och med beaktande av Naturvårdsverkets och Socialstyrelsens "Buller från byggplatser" (SNV publ. 1975:5).

NOLLALTERNATIVET

Detta innebär att nuvarande vägsträckning bibehålles. Trafikmängden väntas öka från dagens 27 000 f/d till ca 35 000 f/d år 2008. Dagens bullernivå i Hansta naturreservat har beräknats till 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå dygn på ca 80 meters avstånd från nuvarande Akallavägens mittlinje.

Konsekvenser/motiveringar

- trafikbelastningen ökar fram till det att ombyggnaden av E18 är klar
- inga ingrepp görs i naturreservatet
- naturområdet närmast Akallavägen kommer inte att uppfylla stadens bullerkrav
- bostäderna klarar stadens krav utan bullerskärm men beräknas bli 1 – 2 dB(A) högre än planförslaget på grund av högre hastighet, d v s försämrad bullerkvalitet för bostäderna
- ökad vattenpåverkan och ökad störning på naturmiljön
- kvävedioxidhalter har beräknats till 36 – 48 µg/m³ per dygn, lägre värden vid husen
- barriären för djurlivet ökar om breddningen görs.

Sammanfattning av projektets miljökonsekvenser

Kontorets samlade bedömning av de ovan redovisade miljökonsekvenserna är att detaljplanen medger verksamhet (provisorisk ombyggnad av Akallavägen) som inte innebär någon betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurserna.

Översiktplan ÖP 99

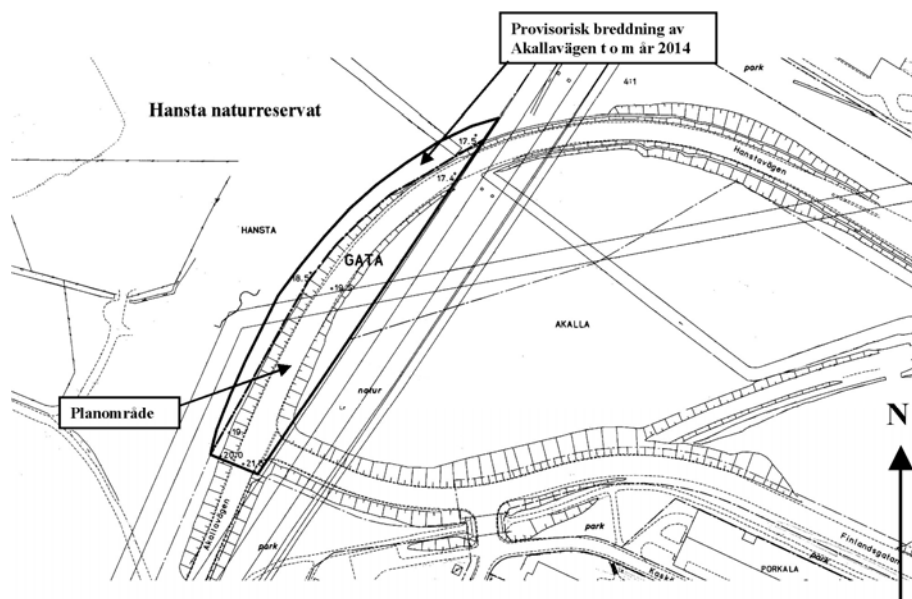
I översiktplan ÖP 99 anges detta område som huvudväg och trafikplats.
Projektet överensstämmer således med översiktplanens intentioner.

Handläggare

Detaljplanen har upprättats av Tommy Jönsson.

Bengt Andréén

Tommy Jönsson



Förenklad plankarta

Bilaga 2

Normalt planförfarande

Detaljplan för del av

Akallavägen m m

stadsdelarna Akalla och Hansta
i Stockholm

Dp 2001-05270A-54

Organisatoriska frågor

ANSVARSFÖRDELNING

Marken inom planområdet utgörs idag av naturreservat och ej planlagd mark som ägs av staden.

Ansvaret för genomförandet av planen vilar på stadens förvaltningar.

- Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov
- Fastighetsbildningsåtgärder handläggs av lantmäterimyndigheten.
- Gatu- och fastighetskontoret (GFK) medverkar i genomförandet och ansvarar för åtgärder på park- och gatumark och anslutningar därtill
- Byggherren (GFK) finansierar och uppför ombyggnad av Akallavägen samt utför markanpassning till naturreservatet.
- Byggherren ska även ansvara för omhändertagande av dagvatten inom vägområdet (LOD) efter samråd med staden.

TIDPLAN

Planprocess (normalt förfarande)

Utställning	våren	2005
antagande i SBN	våren/sommaren	2005

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen har vunnit laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor

Ny fastighetsplan eller fastighetsbildning erfordras ej på denna del av Akallavägen.

Ekonomiska frågor

Staden bekostar hela projektet, som är kostnadsberäknat till mellan 30 och 40 Mkr.

Planbeställning

Gatu- och fastighetskontoret har beställt ändring av nuvarande detaljplan.

Plankostnader

Ett planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret där plankostnader m m regleras.

Tekniska frågor**Grundförhållanden**

Marken utgörs i huvudsak av lera – troligen med mäktighet ned till 14 meter.

Ledningar

Vatten- och avloppsledningar och el finns inom planområdet och dess närområde.

Återställande

Enligt planbestämmelsen ska breddningen tas bort senast 2014. Utbyggnaden utförs därför på ett sådant sätt att återställandet underlättas.

Vid 90-graderskurvan där den nya vägen läggs helt vid sidan om den befintliga, schaktas den nya vägkroppen bort. Återställandet av vägslänten sker och slänten besås. Den nuvarande vägen blir kvar i dagens sträckning.

Medverkande tjänstemän

Denna genomförandebeskrivning har upprättats inom ytterstadsavdelningen av Tommy Jönsson. Vid upprättandet har samråd skett med Bengt Rehn, lantmäterimyndigheten och Rolf Gäfvert, gatu- och fastighetskontoret.

Bengt André

Tommy Jönsson

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ytterstadsavdelningen
Tommy Jönsson
Tfn 08-508 26 655

2005-04-05

Dp 2001-05270A-54

Detaljplan för del av
Akallavägen m m
i stadsdelarna Akalla och Hansta
i Stockholm
Dp 2001-05270A-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur plansamrådet bedrivits**
3. **Betänketid**
4. **Fortsatt handläggning**

1. Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Remissbehandling

Länsstyrelsen anser att bestämmelsen NATUR(GATA 1) ska ändras till "Naturområde, dessförinnan gata dock längst till 2010" samt att bestämmelsen Störningsskydd ska utgå eftersom åsyftade bostäder ligger utanför planen.

Regionplane- och trafiknämnden tillstyrker breddningen men anser att den bör göras permanent.

Kista stadsdelsnämnd godkänner förslaget till detaljplan.

Gatu- och fastighetskontoret har inget att erinra mot förslaget.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

- återställandet av gata till naturområde regleras i planen

- den störda vattenföringen i Stordiket återges sitt naturliga lopp västerut så att vattnet når Igelbäcken
- trafikdagvattnet leds bort till befintliga dagvattentunnlar
- planteringar av träd och buskar längs vägen utförs
- bostäder där ljudnivån inomhus beräknas överstiga 30 dB(A) ekvivalentnivå får nya bättre ljudisolerande fönster
- vägen beläggs med dränerande asfalt, som en ljuddämpande åtgärd
- kontrollprogram för genomförande och driftskede upprättas för projektet i sin helhet.

Idrottsförvaltningen har inget att erinra mot förslaget.

Skanova har inget att erinra mot förslaget.

Stockholm Vatten/Stokab anser att lokalt omhändertagande av dagvatten ska ske samt att oljeskiljare används före avledning till Järvatunneln.

Norrvatten vill uppmärksamma att en huvudvattenledning (V 1000) med ledningsrätt går igenom planområdet.

Birka energi förutsätter att breddningen sker västerut, i övrigt inga erinringar.

Storstockholms lokaltrafik, SL har inget att erinra mot planförslaget.

Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm har ingenting att erinra mot plan-förslaget.

Samrådsbehandling

Magnus Nilsson, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Högbergsgatan 30A, 116 20 Stockholm), *Mårten Wallberg*, ordförande Stockholms Naturskyddsförening (adress saknas) samt *Ronny Carlsson*, ordförande Föreningen Rädda Järvafältet (adress saknas).

Naturskyddsföreningen m fl framför följande synpunkter som berör planområdet:

- dispens för intrång i naturreservatet redovisas ej
- bullernivåerna i stora delar av Hansta naturreservat ligger över målnivån på 40 dBA
- garantier för att återställa vägen efter provisoriets upphörande saknas
- förslaget saknar åtgärder för att gynna kollektivtrafiken
- att Akallavägen efter E18:s utbyggnad reserveras för kollektivtrafik
- ytterligare överskridande av miljökvalitetsnomen för kvävedioxid.

Boendekommittén i Akalla genom *Jan-Erik Gustafsson* (Mariehamngatan 16, 164 71 Kista), *Mats Hagström* (Mariehamngatan 20, 161 71 Kista) samt *Hans Remvig* (Pargasgatan 32, 164 79 Kista).

Följande synpunkter, som berör planområdet, har framförts av Boendekommittén i Akalla:

- inga åtgärder redovisar hur hastighetssänkningen skall följas upp

- inga bullerskydd behövs enligt detaljplanen mot vad som tidigare sagts
- breddningen försvårar tillgängligheten till friluftsområdet
- breddningen kommer inte att bli provisorisk utan är kopplad till färdigställandet av Förbifart Stockholm
- redovisade trafikmängder är för låga.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullernivåerna kommer inte att öka utan att minska med ca 1 – 2 dB(A) på grund av sänkt hastighet enligt förslaget. Detta gäller trots ökad trafik från 27 000 f/d till ca 35 000 f/d. Bullernivåerna för naturreservatet är redan idag för höga, ca 55 dB(A) ca 80 meter från nuvarande Akallavägen. Bostäderna närmast planområdet har bullervärden på mellan 55 – 60 dB(A) beroende på våning. Eftersom lägenheterna är genomgående kan man få en tyst sida till cirka hälften av boningsrummen. Då E18 till Kista är fullt utbyggd, kan en omläggning av trafiken göras. Först då kan bullernivåerna minska.

Stadsbyggnadskontoret anser att bullernivåerna ovan inte kan regleras i planen eftersom bostäderna respektive naturreservatet ligger utanför planområdet.

Stadsbyggnadskontoret anser enligt gjorda beräkningar att den provisoriska ombyggnaden i sig inte leder till högre bullervärden än idag och att en minskning av trafiken kan ske först då E18 är utbyggd till Kista. Först då kan bullernivåerna för bostäderna och naturreservatet bli bättre.

Stadsbyggnadskontoret anser att några bullerskydd inte behöver byggas eftersom vägen enbart ska vara i drift till 2014. Därefter återställs vägen till två körfält. Merparten av bullerstörningarna för bostäderna ligger utanför planområdet. Frågan om bullerskydd prövas i annan ordning enligt Miljöbalken.

Stadsbyggnadskontoret anser att miljö kvalitetsnormer för luft för såväl kvävedioxid och PM10 (partiklar i luften) ej överskrider rekommenderade gränsvärden inom projektet och dess närområde. Däremot kan inte kontoret bedöma, med önskvärd noggrannhet, områden längre ifrån planområdet.

Dispens för intrånget i naturreservatet behandlas i annat ärende enligt Miljöbalken parallellt med detta förslag till detaljplan. Innan planen antas måste beslut om dispens beslutas av stadsbyggnadsnämnden. Framtida trafikmängder är baserade på vedertagna prognosmodeller, som används vid all samhällsplanering. År 2008 anger prognosen ca 35 000 f/d och år 2015 ca 41 000 f/d då E18 och Kymlingelänken ej är utbyggda. Då dessa är utbyggda kan Akallavägen återställas till tvåfältig standard.

I detaljplanen reglerar man inte busslinjer o d. Att göra Akallavägen till enbart kollektivgata kan regleras i planen men får behandlas när det eventuellt blir aktuellt.

Hurvida hastighetssänkningen efterlevs eller ej är ingen planfråga utan handläggs av andra myndigheter. Stadens trafiknämnd kan utfärda trafikföreskrifter angående hastighetsgränser o d. Efterlevnaden av dessa sköts inte av kommunen.

Den del av Akallavägen, som ligger inom planområdet, har idag inga passager till naturreservatet. Det blir ingen förändring av tillgängligheten på denna sträcka.

Hur Akallavägen ska återställas redovisas i mkb:n i sin helhet och i genomförandebeskrivningen för aktuell sträcka inom planområdet. Några pengar avsatta i en fond o d finns det inget stöd för att kräva enligt plan- och bygglagen och kan följaktligen inte skrivas in i planbestämmelserna.

Då stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att ta fram en ny detaljplan som möjliggör en breddning av Akallavägen så bestämdes att det gällde ett provisorium fram till 2010 men föreslås bli förlängd till 2014 eftersom E18 försenats. Någon koppling till Förbifart Stockholm har inte gjorts.

2. Hur plansamrådet bedrivits

Remiss- och samrådsmaterialet har sänts ut till berörda remissinstanser, fastighetsägare samt politiker. Hyresgästerna har informerats via annons i lokaltidningen. En samsrådsutställning har anordnats i Akalla bibliotek och på Mötesplats Kista i Kista centrum.

Planförslaget remissbehandlades under tiden 2002-02-14 till 2002-03-22. Samtliga fastighetsägare, enligt fastighetsförteckningen daterad 2002-02-04, har också fått en komplett omgång av planhandlingarna.

Detaljplanen har handlagts med enkelt planförfarande.

3. Betänketid

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett justerat förslag till detaljplan för del av Akallavägen m m där länsstyrelsen och miljöförvaltningen föreslagit ändringar i planbestämmelserna. Ändringar i planbeskrivningen har också gjorts med anledning av detta.

Under betänketiden har följande synpunkter inkommit:

från *Magnus Nilsson*, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län (Högbergsgatan 30A, 116 20 Stockholm), *Mårten Wallberg*, ordförande Stockholms Naturskyddsförening (adress saknas) samt *Ronny Carlsson*, ordförande Föreningen Rädda Järvafältet (adress saknas).

Naturskyddsföreningen m fl framför följande synpunkter som berör planområdet:

- dispens för intrång i naturreservatet redovisas ej
- bullernivåerna i stora delar av Hansta naturreservat ligger över målnivån på 40 dBA
- garantier för att återställa vägen efter provisoriets upphörande saknas
- förslaget saknar åtgärder för att gynna kollektivtrafiken
- att Akallavägen efter E18:s utbyggnad reserveras för kollektivtrafik.

från Boendekommittén i Akalla genom *Jan-Erik Gustafsson* (Mariehamngatan 16, 164 71 Kista), *Mats Hagström* (Mariehamngatan 20, 161 71 Kista) samt *Hans Remvig* (Pargasgatan 32, 164 79 Kista).

Följande synpunkter som berör planområdet har framförts av Boendekommittén i Akalla:

- inga åtgärder redovisar hur hastighetssänkningen skall följas upp
- inga bullerskydd behövs enligt detaljplanen mot vad som tidigare sagts
- breddningen försvårar tillgängligheten till friluftsområdet

- breddningen kommer inte att bli provisorisk utan är kopplad till färdigställandet av Förbifart Stockholm
- redovisade trafikmängder är för låga.

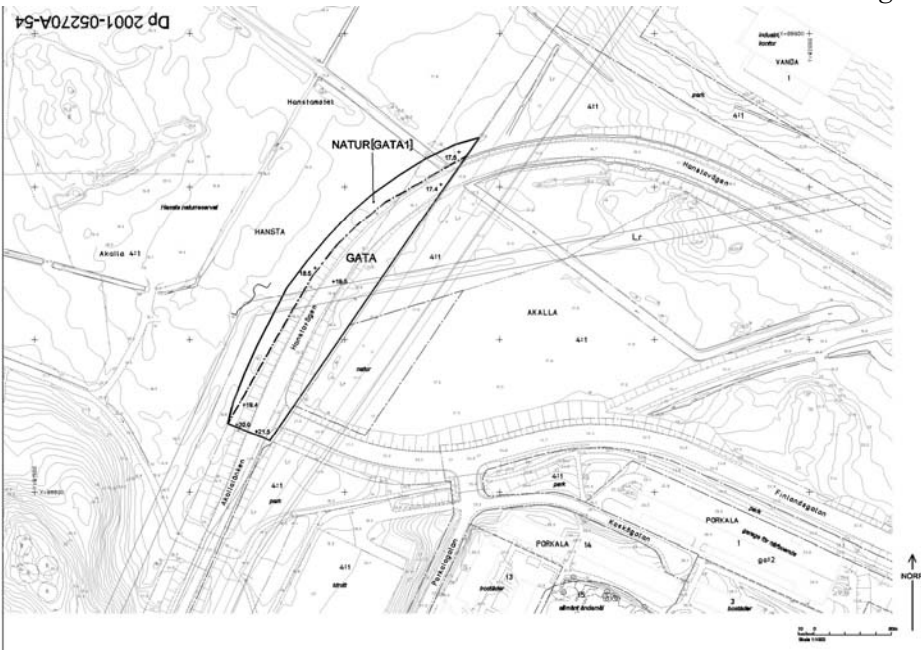
Stadsbyggnadskontoret kommentarer se sida 2 och 3.

4. Fortsatt handläggning

Planen överklagades till länsstyrelsen och regeringen, som beslöt att planen skulle ha handlagts med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret upprättar därför nya handlingar för utställning enligt Plan- och bygglagen.

Bengt André

Tommy Jönsson



DP 2001-05270A-54