

Utlåtande 2012: RIII (Dnr 311-1021/2012)

Detaljplan för del av Lunda 6:1 m.fl. i stadsdelarna Lunda och Kälvesta, Dp 2004-06696-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplan för del av Lunda 6:1 m.fl. i stadsdelarna Lunda och Kälvesta,
Dp 2004-06696-54 antas.

Föredragande borgarrådet Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

I februari 2010 antog stadsbyggnadsnämnden ett planförslag för 34 småhus i Kälvesta. Beslutet överklagades och upphävdes av regeringen, som ansåg att planen borde ha antagits av kommunfullmäktige. Stadsbyggnadsnämnden har därför godkänt planen på nytt och överlämnar den nu till fullmäktige för antagande.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

En av strategierna i vår översiktsplan är att koppla samman stadens delar. Småhusbebyggelse omtalas som ett sätt att åstadkomma detta. Eftersom det finns lika många tankar om hur man vill bo och leva som det finns människor,

anstränger vi oss också för att skapa stadsmiljöer som ger utrymme för individuella önskemål och behov. I detta ärende skapas möjlighet för 34 småhus i naturnära omgivningar.

Stadsbyggnadsnämnden antog föreliggande detaljplan 2010. I samband med överprövning av detta antagandebeslut fann länsstyrelsen detaljplanen godtagbar, bl.a. ur risk- och bullersynpunkt, men regeringen upphävde beslutet då man ansåg att planen borde ha antagits av kommunfullmäktige.

Den planerade bebyggelsen ligger nära Lundaterminalen, men den planerade bebyggelsen har planlagts så att en godtagbar ljudmiljö ska kunna uppnås. Med en 80 meter skyddszon till terminalen kommer de tillkommande bostäderna att få lägre ljudnivåer än befintliga intilliggande bostäder. Det innebär i sin tur att inga ytterligare restriktioner eller begränsningar bedöms uppkomma för terminalverksamheten på grund av den tillkommande bebyggelsen.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta
3. Planbeskrivning
4. Genomförandebeskrivning
5. Utställningsutlåtande

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Avslå förslag till detaljplan för Lunda 6:1 m.fl. i stadsdelarna Lunda och Kälvesta
2. Vidare anför följande:

Miljöpartiet anser att det är dåligt markutnyttjande att på denna plats bygga 34 småhus samt att terminalens utbyggnadsmöjligheter är viktigare än de få tillskapade bostäderna.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) enligt följande.

Den planerade småhusbebyggelsen tar i anspråk mark som är viktig för rekreation och rörelse för de boende i området. I fall likt detta måste staden väga de olika värdena

mot varandra, och ibland är det värt att ta viktig rekreationsmark i anspråk för att få många nya bostäder. I det aktuella området rör det sig om 34 nya bostäder, vilket inte kan anses vara ett tillräckligt stort tillskott av bostäder för att ta så pass mycket viktig rekreationsmark i anspråk.

Utöver detta byggs husen i så pass stor närhet till Schenkers stora lastbilsterminal att det finns en överhängande risk för att de nya boende kommer att störas av det buller lastbilsterminalen medför. Dessutom kommer möjligheterna för Schenkers verksamhet att utvecklas att begränsas. Det är onödigt att bygga på ett sätt som med som riskerar skapa konflikter mellan boende och företagare, framförallt då bostadstillskottet är långt ifrån betydande.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för del av Lunda 6:1 m.fl. i stadsdelarna Lunda och Kälvesta, Dp 2004-06696-54 antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Joakim Larsson

Ulrika Gunnarsson

ÄRENDET

I februari 2010 antog stadsbyggnadsnämnden ett planförslag för 34 småhus i Kälvesta. Beslutet överklagades och upphävdes av regeringen, som ansåg att planen borde ha antagits av kommunfullmäktige. Stadsbyggnadsnämnden har därför godkänt planen på nytt och överlämnar den nu till fullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 juni 2012 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande samt att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), Daniel Helldén m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av 34 småhus inom planområdets norra del. I planområdets sydvästra del möjliggörs en utvidgning av den befintliga förskolans tomt. Planen ger också möjlighet att alternativt inrymma vårdbostäder i förskolans lokaler.

Planområdet

Planområdet omfattar fastigheten Tumultet 1 och del av fastigheten Lunda 6:1. Området ligger i Tumultgränds förlängning norrut, väster om Lundaterminalen. I norr gränsar planområdet mot Järfälla kommun. Området är ca 2,7 ha stort. Marken ägs av Stockholms Stad.



Planområdet med omgivning

Bakgrund och planprocess

Markanvisning och uppdrag 2004

SMÅA AB är intresserade av att bygga småhus på en del av fastigheten Lunda 6:1. Dåvarande Gatu- och Fastighetsnämnden anvisade i februari 2004 mark till företaget för detta ändamål. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att uppdra kontoret att påbörja planarbete i maj 2004.

Programsamråd 2005

Ett program var föremål för samråd under våren 2005. Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av programsamrådet den 19 januari 2006 och beslutade att förslag till detaljplan skulle upprättas med kontorets förslag till förändringar i förhållande till programinnehållet.

Plansamråd 2006

Plansamråd hölls under våren 2006. En antikvarisk utredning genomfördes och bebyggelsens placering förändrades med anledning av resultatet. Under samrådet inkom synpunkter på risksituationen, möjligheterna att fortsätta bedriva verksamhet inom Lundaterminalen, trafikfrågor samt fornlämningarnas läge.



Programsamråd (41 småhus)



Plansamråd (41 småhus)



Utställning (34 småhus)

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 oktober 2007 att återremittera kontorets redovisning av plansamrådet, med anledning av att stadens arbete med "Riktlinjer för företagsområden" först skulle färdigställas. Dessa riktlinjer antogs sedan av kommunfullmäktige i mars 2008. Den 11 september 2008 godkände stadsbyggnadsnämnden redovisningen av plansamrådet samt uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslaget med den förändringen att en sammankoppling till Banvägen i Järfälla redovisas. Vidare reviderades förslaget utifrån utförd riskanalys.

Utställning 2009 och antagande

Planen ställdes ut under hösten 2009. Under utställningstiden inkom flera synpunkter från boende bl.a. med invändningar mot utökad trafik på Tumultgränd och ianspråktagande av naturmark. Schenker Property AB befara- de ytterligare inskränkningar för deras verksamhet vid Lundaterminalen. Länsstyrelsen inkom med synpunkter angående hanteringen av fornlämningarna. Efter utställningen reviderades planförslaget utifrån länsstyrelsens påpekande. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att anta det reviderade planförslaget den 4 februari 2010.

Överklagande och upphävande av beslut

Stadsbyggnadsnämndens antagandebe- slut överklagades till länsstyrelsen som avslög överklagan. Länsstyrelsens be- slut överklagades till regeringen som den 17 februari 2011 beslutade att upp- häva nämndens beslut. Enligt regering-

en är detaljplanen av sådan principiell beskaffenhet att frågan om att anta planen borde ha prövats av kommunfullmäktige. Övriga invändningar mot planen prövades ej.

Ny utställning 2012

Mot bakgrund av att en ny översiktsplan antagits efter att ärendet behandlades i stadsbyggnadsnämnden genomfördes en ny utställning. Inför den nya utställningen utfördes flera plantekniska revideringar av förslaget, förtydligande text samt nya uppdaterade illustrationer tillfördes planhandlingarna. Planen ställdes ut under perioden 25 januari – 22 februari 2012.

Under utställningen har drygt 30 yttranden inkommit. Länsstyrelsen har meddelat att man lämnar förslaget utan åtgärd. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade att avstyrka planförslaget (särskilt uttalande från M+ FP+C+KD, S, V, MP) medan Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade (res. S, V, MP) att i huvudsak tillstyrka planförslaget. Sakägare och närboende som lämnat synpunkter var starkt kritiska till förslaget på samma grund som under tidigare utställning. Kritiken rör framförallt minskade rekreativsmöjligheter, naturmiljön och den ökade trafiken på Tumultgränd som de anser medför bullerstörningar och försämrade trafiksäkerhet. Som vid tidigare utställning motsatte sig Schenker Property Sweden AB förslaget på grund av riskfrågan, buller samt risken för att företaget inte skall kunna utveckla sin verksamhet. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter finns redovisade i utställningsutlåtandet daterad 2012-05-22.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm är planområdets norra del markerat som natur och park. Planområdets södra del är angivet som gles stadsbebyggelse. Lunda industriområde är markerat som ett terminalområde. Enligt översiktsplanen ska terminalområdet värnas i sin nuvarande funktion, i enlighet med stadens riktlinjer för företagsområden. Särskild hänsyn ska tas till att översiktsplanens redovisning av pågående markanvändning är schematisk.

Detaljplan

Inom den norra delen av planområdet, som avses bebyggas med 34 bostäder, gäller avstyckningsplan för Lunda egendom från 1928. Nämnda del utgör ett byggnadskvarter (kvartersmark, ej parkmark). Den södra delen av planområdet utgörs enligt stadsplan 6253 från 1964 i huvudsak av kvartersmark för allmänt ändamål och till mindre del för centrumbebyggelse. Ungefär 2000 kvm eller ca 7,5 % av planområdet är idag planlagt som parkmark (allmän platsmark).



Nu gällande planer, aktuellt planområde inom streckad linje

Planförslag

Övergripande

Planen innebär att 34 rad- och kedjehus, som placeras kring en gemensam angöringsväg på kvartersmark, kan uppföras inom planområdet. Området gestaltas som en tätare trädgårdsstad. I mitten sparas ett naturområde där en fornlämning påträffats. Byggnaderna är placerade 80- 200 meter från Lundaterminalen. Bebyggelsen placeras utmed angöringsvägen så att ett tydligt gaturum bildas. Alla entréer skall vändas mot vägen. Husen ska inplaceras med hänsyn till naturmarken, fornlämningar och befintliga träd. Byggnadsvolymer är enkla och traditionella i sin grundform och ges relativt branta sadeltak som refererar till trädgårdsstadens arkitektur. Fasadmaterialet skall vara puts eller trä. Husen ska ges olika naturnära kulörer.

I planområdets sydvästra del möjliggörs en utvidgning av den befintliga förskolans tomt. Planen ger också möjlighet att alternativt inrymma vårdbostäder i förskolans lokaler.



Illustrationsplan, 34 nya småhus, Ettelva Arkitekter



Volymstudie från söder. OBS! Illustration visar ej huskulör, Ettelva Arkitekter



Radhusen från väster/gatusida samt exempel på tänkt färgsättning, Ettelva Arkitekter

Trafik och angöring

Planområdet angörs via Tumultgränd genom en ny lokalgata från vändplanen vid förskolan. För att uppnå en acceptabel lutning för såväl bil som för gång- och cykeltrafik utformas tillfartsvägen som en slinga som viker av mot väster. Längs den nya tillfartsvägen läggs även en ny gång- och cykelslinga. De tilltänkta bostäderna nås från en gemensam angöringsväg på kvartersmark.

Tillgänglighet

Marken inom bostadskvarteret har sådana nivåförhållanden att tillgängligheten till entréer blir god, likaså finns det möjlighet att anordna parkeringsplats för rörelsehindrade inom 10 meter från bostadsentréerna på kvartersmark. Bebyggelsen förbereds för installation av hiss.

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i ÄPBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. En miljöutredning har ändå utförts (WSP, september 2007 rev. Nov 2011). De väsentligaste frågorna för denna detaljplan bedöms vara påverkan på och tillgång till grönområden, risker med anledning av närheten till Lunda industriområde samt buller från industriområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Många har engagerat sig i detaljplaneprojektet under hela planprocessen. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att projektet är relativt komplext samt att många inkomna synpunkter inte kan tillgodoses. Att bebygga obebyggd naturmark innebär alltid någon form av påverkan för omgivningen, vilket i varje enskilt projekt måste vägas mot stadens övergripande mål, såsom de kommer till uttryck i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm. Översiktsplanen uttrycker strategier, där en viktig del är att koppla samman stadens delar samt främja en levande stadsmiljö i hela staden. Av översiktsplanen framgår att småhusbebyggelse med fördel kan prövas i syfte att koppla samman stadens delar och att planeringen måste kunna möta långsiktiga behov av service, t.ex. förskolor eller vårdboende. Vidare är det inte oväsentligt att merparten av planområdet redan idag är planlagt som ”byggnadskvarter” (dvs. kvartersmark, ej parkmark).

I samband med överprövning av tidigare antagandebeslut har länsstyrelsen funnit att detaljplanen är godtagbar, bl.a. ur risk- och bullersynpunkt samt att förekomsten av fornlämningar är tillräckligt beaktad. Regeringen upphävde dock beslutet då man fann att det förekommit ett formellt fel i handläggningen av planen. Under den senaste utställningen har flera kritiska synpunkter inkommit på samma grund som under tidigare utställning. Kontoret finner inte att det framkommit någon ny omständighet som föranleder kontoret att revidera förslaget till detaljplan ytterligare.

Nedan ger kontoret utförligare kommentarer kring de frågor som engagerat mest under den senaste utställningen. En komplett redovisning av kontorets ställningstagande kring de olika frågorna finns i det separata dokumentet utställningsutlåtande dat.

2012-05-22.

Risk

I samband med planarbetet har en riskutredning upprättats avseende närheten till Lundaterminalen. I utredningen identifieras och bedöms risker med avseende på personsäkerhet. Uppgifterna över hanterade ämnen härrör från Schenkers personal samt utifrån diskussion med Stockholms brandförsvaret. I utredningen framgår att hänsyn bör tas till en trolig klassning av Lunda terminalområde som farlig verksamhet (se vidare nästa stycke). Riskanalysen rekommenderar därför att byggnader inte bör placeras närmare än 70-80 m från terminalens tomtgräns. Därutöver föreslås åtgärder som bedöms kunna innebära en omfattande reducering av risken för personsador i planområdet, till följd av en olycka. Planförslaget har utformats utifrån riskutredningens rekommendationer. Efter plansamrådet ökades avståndet till terminalområdet från 40 till 80 meter. Bebyggelsen i förslaget är placerad 80-200 meter ifrån terminalområdet.

Lundaterminalens eventuella klassning som farlig verksamhet

Terminalområdet var tidigare angivet som en så kallad § 43-anläggning enligt räddningstjänstlagen. Efter det att ny lagstiftning har kommit till år 2004 pågår en omklassning av anläggningarna. Enligt uppgift från länsstyrelsen, som ansvarar för klassningen, har man ännu inte hunnit utreda färdigt vilka anläggningar som kommer att klassas som farlig verksamhet utifrån den nya lagstiftningen.

En eventuell klassning av terminalområdet höjer inte riske exponeringen mot omgivningen. Om anläggningarna klassas ges räddningstjänsten utökade möjligheter att ställa krav på verksamheten att analysera sina risker som underlag till beslut om behov av ytterligare beredskapsåtgärder. Dessa krav handlar främst om åtgärder som höjer beredskapen att hantera en olycka, inte för att förhindra att olyckor inträffar. En eventuell klassning ska enbart innebära åtgärder, om några alls, som förbättrar förhållande för planområdet och omgivningen. Det är räddningstjänsten som avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och rimliga. Kontoret konstaterar att länsstyrelsen, som har medverkat vid både upprättande av detaljplanen och överprövning av tidigare antagandebeslut, anser att planen är godtagbar ur risksynpunkt. Med hänvisning till ovanstående finner kontoret att frågan om en eventuell framtida klassning av verksamheten är överspelad.

Industribuller

Som underlag till kontorets avvägningar har flera utredningar (ljudmätningar samt bullerberäkning) avseende industribuller från terminalområdet utförts av två olika konsulter. Det planerade småhusområdet får en 80 meter bred skyddszon, som delvis är trädbeväxt, till terminalområdet. Bebyggelsen avskärmas även av en lång byggnad på terminalområdet. Vid nybyggnad av bostäder i närheten av industri tillämpas Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Med riktvärden avses sådana värden som normalt inte bör överskridas. Värdena gäller utan inverkan av bakgrundsljud.

Bernström Akustik har utfört en bullerberäkning 2005 av fordonsbuller från terminalområdet med antagandet 2000 fordon per dygn varav 100 % tunga, 40 km/h, hård mark. Den innebär en överskattning av trafiken som enligt senaste uppgift från Schenker uppgår till 1300 fordonsrörelser per dygn. Hänsyn har tagits till befintliga skärmande byggnader inom området. Beräkningen ger ekvivalent ljudnivå lägre än 40 dBA och maximal ljudnivå lägre än 55 dBA vid de planerade bostäderna. Enligt bl.a. Naturvårdsverket ger bullerberäkningar i regel ett mera tillförlitligt resultat än ljudmätningar.

Som komplement har även övervakade ljudmätningar gjorts vid platsen för de planerade bostäder. Mätningarna har gjorts av Bernström Akustik vid tre tillfällen i december 2004 och av Ingemanssons vid ett tillfälle i september 2005.

Bernströms mätningar visar att den ekvivalenta ljudnivån från terminalen inte översteg 40 dBA under någon mätperiod, korrigerat för bakgrundsnivån. Den momentana ljudnivån översteg inte 55 dBA. Bakgrundsnivån från avlägsen vägtrafik mm. översteg i samtliga mätningar 40 dBA. Ingemanssons mätning visar ekvivalent ljudnivå 44 dBA och momentan ljudnivå högst 62 dBA. Ingen korrektion har gjorts för bakgrundsnivån eftersom denna av Ingemanssons bedöms som försumbar. Mätningen omfattar endast del av natt (kl 04⁰⁵-06²⁵). Mätningen visar en svag ökning av ljudnivån under mättiden vilket sannolikt beror på ökande bakgrundsnivå på grund av ökande vägtrafik m.m. under morgontimmarna.

Slutsatsen enligt Bernström är att utförda mätningar visar att bakgrundsnivån inte kan försummas vilket innebär att det uppmätta värdet 44 dBA (inklusive bakgrundsljud) sannolikt är för högt. Även den korta mätperioden innebär en överskattning av ekvivalentnivån för hel natt (kl 22-07) om hänsyn tas till trafikens dygnsvariation enligt Schenkers uppgifter för maj 2005. Med hänsyn till detta bedöms ekvivalentnivån inte överstiga 40 dBA (eller endast obetydligt) och uppfyller därmed riktvärdet för natt, samt även övriga tider på dygnet. Den momentana ljudnivån nattetid överstiger vid enstaka tillfällen riktvärdet 55 dBA (enligt utförda mätningar vid ett tillfälle kl 04⁰⁵-06²⁵). Vid flertalet tillfällen överskrids inte riktvärdet.

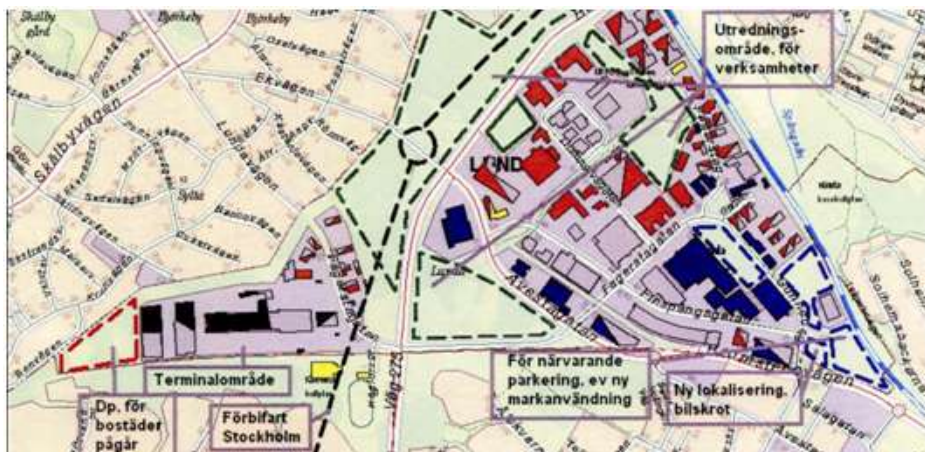
Naturvårdsverkets riktvärden gäller vid svag medvind från källan till mottagaren. Vid en sammanvägd bedömning bör hänsyn tas till att den förhärskande vindriktning är från bostäderna till terminalområdet vilket ger lägre ljudnivåer under delar av året. Detaljplanen innehåller skyddsbestämmelser, som reglerar utförande och utformning av bostäder och uteplatser, för begränsning av ljudnivåer. I övrigt föreslås inga ytterligare skärmande åtgärder (utöver den skärmning som terminalbyggnaderna ger) eftersom de bedöms ge liten effekt. I samband med tidigare överprövning av antagandebeslut har länsstyrelsen funnit att detaljplanen är godtagbar ur bullersynpunkt. Stadsbyggnadskontoret gör ingen annan bedömning.

Konsekvenser för Lunda terminalområdes utvecklingsmöjligheter

Lunda terminalområde är ett av Stockholms två terminalområden. Vid sidan om behovet av nya bostäder och offentlig service är möjligheten att behålla goda förutsättningar för varudistribution ett viktigt allmänt intresse. En balanserad avvägning mellan

intressens behov skapar bästa möjliga förutsättningar för en positiv utveckling för både verksamheter och bostäder, vilket är av avgörande betydelse för Stockholms utveckling som helhet. Lundaterminalens läge nära den planerade Förbifarten är utmärkt. Samtidigt är störningar mot befintlig närliggande småhusbebyggelse i Stockholm och Järfälla starkt begränsande för verksamheterna redan idag.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid sin bedömning ifrån redovisningen av planområdet (2008-07-07) avseende verksamhetsområdets expansionsmöjligheter på mark. Belägenheten nära Kälvestas och Järfällas bostadsområden gör att det inte är lämpligt att utvidga verksamhetsområdet västerut. Om verksamheten har behov av att utöka sitt område får plats sökas inom det utredningsområde som utpekats i "Riktlinjer för företagsområden i Stockholms stad", dvs. ett område öster om nuvarande verksamhetsområde utmed Bergslagsvägens bågiga sidor (se bild).



Utdrag från Riktlinjer för företagsområden i Stockholms stad antagna av kommunfullmäktige 2008

Under planprocessen har Schenker meddelat att man motsätter sig detaljplaneförslaget då det skulle kunna medföra ett ytterligare försvårande att vidareutveckla sin verksamhet. Vidare har Schenker meddelat att man har planer på att utvidga sin verksamhet under nattetid i byggnaden närmast den planerade bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det idag inte finns något som hindrar verksamhetsutövaren att fullfölja sin intention. Då verksamheten varken är tillståndspliktig eller anmälningspliktig enligt miljöbalken kan ändrad inriktning genomföras utan en formell prövning. Dock måste samtliga som bedriver verksamhet beakta grundläggande hänsynsregler i miljöbalken, vilket är en generell skyldighet.

Verksamheten skyddas inte mot ändringar i omgivningens markanvändning. Det enda sättet att få rätt att använda sin fastighet utöver de grannerättsliga ramarna är ett tillstånd enligt miljöbalken. Enligt tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) är verksamheten dock av sådan art att den troligtvis aldrig kommer att vara tvungen att söka

tillstånd. Den som bedriver miljöfarlig verksamhet kan dock på frivillig väg ansöka om tillstånd. Men ett tillstånd hindrar inte tillsynsmyndigheten från att meddela brådskan- de förelägganden eller förbud och är följaktligen inte heller en garanti mot framtida krav. Den ekonomiska sidan av grannarnas rätt har heller inte minskats genom infö- randet av tillstånd eftersom de ändå kan ha rätt till skadestånd för uppkommen skada.

Det är naturligt att verksamhetsutövaren känner oro inför planändringen. Samtidigt ger redan gällande plan rätt att bygga i planområdet. Detaljplanens genomförande innebär att mängden närboende som kan klaga ökar. Om eventuella klagomål inte går att tillgodose med tekniska åtgärder kan verksamheten få förelägganden om ändrade tider. Riktvärdena för externt industribuller är inga absoluta tal. Vid tillsynsmyndighe- tens hantering av klagomål görs en helhetsbedömning vilka åtgärder som är rimliga utifrån gällande förutsättningar.

Den planerade bebyggelsen har planlagts så att en godtagbar ljudmiljö ska kunna uppnås och därmed minska risken för klagomål. Med hänsyn till avstånd och skärm- ning av terminalbyggnaderna bedöms den planerade bebyggelsen få lägre ljudnivåer jämfört med befintliga bostäder vid Skillingvägen, Dukatvägen, Bancovägen i Järfälla samt Basgränd där störningar tidigare har rapporterats. Några ytterligare restriktioner eller begränsningar bedöms således inte uppkomma för verksamheten på grund av den planerade bebyggelsen, även om kontoret inte till fullo kan garantera det.

Verksamhetens önskade utvidgning underlättas inte av den planerade bebyggelsen. Men eftersom störningar mot befintlig bebyggelse redan är starkt begränsande bedöms expansionsmöjligheterna inte vara mycket gynnsammare i nollalternativet än vid en utbyggnad enligt planen. Det går inte att hävda att expansionsmöjligheten omöjliggörs genom att ytterligare bostäder tillkommer i verksamhetens närhet. För verksamhetens del är det lämpligt med expansion så länge nyttan av expansionen överstiger summan av kostnaderna för eventuella skyddsåtgärder och olägenheter.



Lundaterminalen samt adresser där störningar tidigare har rapporterats

Utökad trafik på Tumultgränd

Trafiken på Tumultgränd kommer att öka till följd av tillkomsten av 34 bostäder. Tumultgränd har idag en utformning som är anpassad för trafikmängder upp till 1000 fordon/dygn. Förändringar har, som många boende påpekar, skett sedan trafikmätningarna utfördes. Den nya förskolan inrymmer fler barnplatser än den tidigare. Emellertid har planförslaget reducerats sedan mätningarna utfördes. Vid ett scenario där samtliga barn lämnas och hämtas i varsin bil innebär det att dagens förskola genererar ca 132 fler resor/dygn. Utifrån rapportens beräkningsgrunder finner kontoret sammantaget att trafiken på Tumultgränd, som följd av aktuellt planförslag, fortsatt understiger 1000 fordon/dygn. Kontoret ser inga skäl till att bilanvändandet hos befintliga hushåll skulle ha ökat sedan 2005, som skulle motivera en ny trafikmätning. Tumultgränd bedöms således vara dimensionerad för den trafikmängd befintlig och tillkommande bebyggelse genererar. För att ge behövlig utrymme åt den tilltänkta gatan invid dagens vändplan innebär detaljplanen att ett markområde överförs från förskoletomten till lokalgata för allmän trafik. Trafiksäkerhetsåtgärder invid förskolan, så som t.ex. staket, regleras inte i detaljplanen utan ankommer fastighetsägaren att ta ställning till.

Alternativa angöringsvägar

Alternativa angöringsvägar har tidigare studerats och avfärdats. Infart via Soprangränd bedöms innebära relativt stora ingrepp i kringliggande natur. Dessutom skär den av passagen till rekreationsområdena på andra sidan banvallen för barnen på förskolan. Sträckan är cirka 400 meter lång att jämföra med 100 meter vid förlängningen av Tumultgränd. Infart från Bergslagsvägen via Fagerstagatan skulle gå längs med terminal-

området på gamla banvallen. Sträckan mäter drygt 800 meter vilket ger en stor anläggningskostnad för få hus. Den nya bebyggelsen skulle med detta alternativ sakna vägförbindelse med närområdets servicefunktioner.

Allmän gata till gränsen mot Järfälla kommun/genomfartstrafik

I enlighet med beslut i stadsbyggnadsnämnden den 11 september 2008 har lokalgatan utformats så att den i framtiden kan kopplas till Banvägen i Järfälla. Föreslagen vändplan behövs för att säkerställa vändmöjligheter för allmän trafik. Kontoret vill särskilt betona att frågan om genomfart inte avgörs genom detaljplanen. För att möjliggöra genomfartstrafik krävs även åtgärder på Järfällasidan som inte ingår i aktuellt detaljplan. Järfälla kommun har under planprocessen meddelat att en trafikanslutning till Banvägen inte är aktuell. Vägnätet i Järfälla samt Tumultgränd i sig är idag inte dimensionerade för den trafikökning som en genomfart skulle medföra. Frågan om ett eventuellt framtida genomfartsförbud bör dock inte regleras i detaljplanen utan avgörs lämpligen på annat sätt, t.ex. genom lokal trafikföreskrift eller gatubyggnadsåtgärd.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), Daniel Helldén m.fl. (MP) och Maria Hannäs (V) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå förslaget till detaljplan.

Särskilt uttalande gjordes av tjänstgörande ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

Den planerade småhusbebyggelsen tar i anspråk mark som är viktig för rekreation och rörelse för de boende i området. I fall likt detta måste staden väga de olika värdena mot varandra, och ibland är det värt att ta viktig rekreationsmark i anspråk för att få många nya bostäder. I det aktuella området rör det sig om 34 nya bostäder, vilket inte kan anses vara ett tillräckligt stort tillskott av bostäder för att ta så pass mycket viktig rekreationsmark i anspråk.

Utöver detta byggs husen i så pass stor närhet till Schenkers stora lastbilsterminal att det finns en överhängande risk för att de nya boende kommer att störas av det buller lastbilsterminalen medför. Dessutom kommer möjligheterna för Schenkers verksamhet att utvecklas att begränsas. Det är onödigt att bygga på ett sätt som med som riskerar skapa konflikter mellan boende och företagare, framförallt då bostadstillskottet är långt ifrån betydande.

Särskilt uttalande gjordes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet anser att det är dåligt markutnyttjande att på denna plats bygga 34 småhus samt att terminalens utbyggnadsmöjligheter är viktigare än de få tillskapade bostäderna.

Särskilt uttalande gjordes Maria Hannäs (V) enligt följande.

Vänsterpartiet anser att det är olämpligt att låta 34 småhus med lågt exploateringsstal breda ut sig på grön mark i en känslig miljö. Utöver detta är området beläget långt från kollektivtrafik och en bebyggelse här tvingar fram höga parkeringsstal och ett bilberoende som inte överensstämmer med en framsynt klimatpolitik.