



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Johan Filipsson

Tfn 08 508 272 52

Bilaga 5

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

DNR 2004-06696-54

SID 1 (19)

2012-05-22

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

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning | 1 |
| Bakgrund | 2 |
| Förslagets syfte och huvuddrag | 2 |
| Utställning/granskning | 2 |
| Synpunkter inkomna under utställning | 2 |
| Remissinstanser | 2 |
| Sakägare enligt fastighetsförteckningen | 3 |
| Besvärberättigade | 8 |
| Övriga | 9 |
| Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts.. | 13 |
| Stadsbyggnadskontorets ställningstagande | 13 |
| Risk | 13 |
| Lundaterminalens eventuella klassning som farlig verksamhet | 14 |
| Industribuller | 14 |
| Konsekvenser för Lunda terminalområdes utvecklingsmöjligheter | 15 |
| Utökad trafik på Tumultgränd | 17 |
| Alternativa angöringsvägar | 18 |
| Allmän gata till gränsen mot Järfälla kommun/genomfartstrafik | 18 |
| Tidigare ställningstaganden avseende trafik | 18 |
| Fornlämningar | 19 |

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av 34 småhus. I planområdets södra del anges markanvändningen förskola alternativt vårdbostäder. Aktuell detaljplan ställdes ut under perioden 2012-01-25 – 2012-02-22. Under utställningen har drygt 30 yttranden inkommit. *Länsstyrelsen* har meddelat att man lämnar planförslaget utan åtgärd. Ifrån *sakägare och närboende* har flera kritiska synpunkter inkommit på samma grund som under tidigare utställning. Flera har haft kritiska synpunkter på att småhusen tar naturmark i anspråk och att Tumultgränd inte klarar mer trafik. *Schenker* befarar att projektet kommer att försvåra deras verksamhet. Stadsbyggnadskontoret finner inte att det framkommit någon ny omständighet som föranleder kontoret att revidera detaljplaneförslaget ytterligare. Kontoret bedömer inte att trafiktillskottet blir så stort att det skapar något väsentligt problem. Kontorets bedömning är att den planerade bebyggelsen kommer att få lägre ljudnivåer än befintliga intilliggande bostäder. Bedömningen grundas bl.a. på en bullerberäkning från 2005 med ett antagande om ca 50% fler fordonsrörelser per dygn jämfört med faktisk trafik enligt den senaste uppgifterna från *Schenker*. Förslaget bedöms därmed inte medföra någon ytterligare begränsning för verksamheten. En nackdel är emellertid att förslaget kan ge en viss begränsning av företagens möjligheter att disponera terminalen på andra sätt än i dag. Kontoret har dock inte bedömt att det är en tillräcklig grund för att inte genomföra förslaget.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av 34 småhus inom planområdets norra del. I planområdets södra del anges markanvändningen förskola alternativt vårdbostäder. Markområdet för förskolan/vårdbostäderna utvidgas också något åt öster mot den planerade lokalgatan.

Utställning/granskning

Planförslaget har ställts ut på nytt under perioden 25 januari – 22 februari 2012. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och kända sakägare enligt fastighetsförteckningen. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2012-01-25. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Planförslaget visades också under större delen av utställningstiden i Biblioteket i Spånga (Värsta Allé 12), efter önskemål från boende.

Synpunkter inkomna under utställning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under utställningen. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2004-06696-54. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnar planförslaget utan åtgärd.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd (Sammanträdesdag 2012-03-15)

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade (reservation S, V, MP) att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut samt att i övrigt anföra: Stockholm växer och hela stockholmsregionen måste ta ansvar för att bygga bostäder. Området gränsar till Lunda terminalområde med många viktiga arbetsplatser som det är angeläget att behålla. I ärendet framgår att planen tagit hänsyn till angivna säkerhetsavstånd. Det är dock viktigt att säkerställa att bebyggelsen inte innebär ett hot mot verksamheten vid Lundatenninalen. Det finns också anledning att ytterligare utreda den planerade dragningen av trafiken. *Stadsdelsförvaltningen* ser positivt på att nya bostäder planeras i området och har intet att erinra mot planförslaget.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd (Sammanträdesdag 2012-03-20)

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen från Stadsbyggnadsnämnden (särskilt uttalande M+FP+C+K, S, V, MP). *Stadsdelsförvaltningen* framhåller att behovet av nya bostäder tillgodoses till stor del genom förtätning av befintliga bostadsområden. Detta resulterar i att mer svårexploterade och relativt små rester av naturmark, som detta planområde tas i anspråk. I detta område råder dessutom en målkonflikt. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har i tidigare beslut avstyrkt förslaget med hänvisning till att det är olämpligt

att förlägga en väg nära förskolan samt att riskerna för boende med anledning av närheten till Lundaterminalen inte var tillräckligt utredda. Planförslaget innebär ingrepp inom naturområde med fornlämningar. Förslaget innebär också negativa konsekvenser avseende företagens framtida möjligheter att utveckla sina verksamheter vid Lundaterminalen som är ett av få kvarvarande områden som staden har för industri- och transportintensiv verksamhet. Om verksamheterna saknar utvecklingsmöjligheter med ökad markexpansion kan konsekvensen istället bli att företagen måste utvidga verksamheten nattetid vilket kommer att innebära stora störningar samt ökade risker för boende i området. Det finns också en risk att företagen flyttar därifrån med minskade arbetstillfällen som följd. Det finns med andra ord ett starkt behov av att säkerställa möjligheterna till verksamhetsutveckling inom Lundaterminalen för att kunna samordna och miljöeffektivisera transporter inom Stockholmsområdet. Förvaltningen anser mot bakgrund av ovanstående, att exploatering för bostadsbyggande i det föreslagna planområdet inte bör genomföras. Om exploatering ändå beslutas, anser förvaltningen att det är angeläget med grönkompensation för att parkmark tas i anspråk för anordnande av lokalgata.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vatten AB meddelar att i planbeskrivningen under avsnitten, Teknisk försörjning, bör förtydligas att bolaget inte planerar att bygga ut dagvattenledningar inom området, utan lokala lösningar ska tillämpas.

Skanova

TeliaSonera Skanova Access AB har inget att erinra.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen tillstyrker den föreslagna detaljplanen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Aniaras samfällighetsförening, genom Peter Engberg

Aniaras samfällighetsförening framför på nytt invändningar mot förslaget. Ytorna bör även i fortsättningen disponeras för rekreation, lek och friluftsliv. Vi kan inte acceptera att promenadstråket på gamla banvallen ska korsas av biltrafik. Skogspartiet används som lekområde och förskolan gör utflykter hit. Också många vuxna motionerar, cyklar och åker skidor på banvallen. Området är olämpligt för bostadsbebyggelse beroende på buller, avgaser från tunga fordon och t.o.m. risker för utsläpp av giftiga gaser från godsterminalen. Detta har man i planförslaget försökt åtgärda genom att öka avståndet mellan bostäderna och terminalen och placera en radhuslänga så att själva huslängan ska utgöra bullerskydd. Våra invändningar mot planförslaget från miljö- och trafiksynpunkt kvarstår även om godsterminalen skulle flytta.

Särskilt allvarlig är den kraftiga trafikökningen på Tumultgränd. Gränden är en lokalgata, som inte alls är dimensionerad för detta. Trafikmätningen genomfördes vid en tidpunkt med mindre trafik än normalt. Sedan dess har trafiken till förskolan ökat. Om detaljplanen skulle förverkligas, vill vi bestämt hävda att trafiken till det nya området måste ledas från Bergslagsvägen och Fagerstagan på gamla banvallen, så att infart via Tumultgränd förhindras. En sådan lösning skulle visserligen vara en ytterligare begränsning av friluftsområdet, men det vore ännu värre med försämringen av miljön vid Tumultgränd. Mest

anmärkningsvärt är att man håller möjligheten öppen för att göra Tumultgränd till en genomfartsled. Ev. vägs skyltar om förbjuden genomfart skulle inte respekteras. Varje förslag om Tumultgränd som genomfartsled är fullständigt oacceptabelt. Föreningen föreslår att alla planer på bostäder på Lunda 6:1 m.fl. fastigheter avskrivs och att området bevaras för natur- och friluftsliv.

Ekonomiska föreningen Muntra Fruarna (Styrelsen, 6 underskrifter)

Detta projektförslag har legat som en gnagande oroskänsla i 8 år. När Regeringen förra året upphävde beslutet trodde vi att vi kunde andas ut. Nu kommer samma omöjliga och miljöförstörande projekt igen. För oss är det ofattbart hur ansvariga stadsbyggare och politiker kan trasa sönder denna fungerande boendemiljö. Vi inser att Stockholm behöver mer bostäder men inte genom att grovt förstöra befintliga boende och dessutom skapa farliga trafikmiljöer för barn och vuxna. Det måste finnas gränser på förstörelse av områden. Samtliga boende inom föreningen känner sig totalt överkörda av politikerna. Vi har skrivit flera besvärsskrivelser men aldrig fått ett svar på vad politikerna anser. Att kalla detta samråd är rena hånet. Det kallas maktfullkomlighet. Vi har tidigare trott att politikerna representerade kommunens medborgare men inser nu att vi mest är störande element och lika gärna borde flytta om vi inte tycker politikernas beslut passar. Vi protesterar med alla våra sinnen mot detta projekt och hoppas att ansvariga politiker representerar oss medborgare och instämmer i nedläggning av projektet.

- A) Tumultgränd är redan idag hårt belastad och en förlängning av gatan förbi förskolan kommer att kraftigt öka risken för barn och vuxna.
- B) Trafikökningen strider mot länsstyrelsens utlåtande 2005. Även Stadsbyggnadskontoret dömde ut trafikökningen.
- C) I strid mot gällande miljö- och översiktsplan förstör man bostadsområdets enda natur- och lek område.
- D) Området är olämpligt och riskfyllt att bebyggas då det ligger granne med Schenker Godsterminal.

Tumultgränd är idag en återvändsgata och slutar vid förskolan. Enligt förslaget ska gatan passera omedelbart utanför daghemmet. Förslaget är livsfarligt för barn och vuxna. Även för de större barnen som ska till skolan tvingas korsa gatan. Länsstyrelsen har tidigare i samband med förslag om provisorisk förskola utdömt detta på grund av att det "kan inverka menligt på trafiksäkerheten och medföra sådana omfattande olägenheter att de skall anses betydande och utgöra hinder mot användningen" Stadsbyggnadskontoret gjorde vid detta tillfälle liknande bedömning och uttalade: "Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att etableringen av ytterligare en förskola vid Tumultgränd inte kan sägas vara lämpligt med hänsyn till trafiksäkerheten. Efter dessa bedömningar (hösten 2005) har trafiken ökat ytterligare. Att först göra bedömningen att befintlig trafik inte tål ytterligare påfrestningar och senare göra helt om är inte trovärdigt. Trafikmätningen är helt fel. Vintertid förvärras läget ytterligare. Med ökande trafik blir inte bara riskerna stora utan även luftföroreningarna förvärras i en redan förorenad miljö. Vi kräver att kontoret uppdaterar sin trafikmätning och kompletterar detta med en mätning av luftföroreningarna för att få ett relevant underlag. Stadsbyggnadsnämndens beslut 10-02-04 upphävdes av regeringen. Regeringen uttalar: "I översiktsplanen från 1999 är planområdet markerat som närnaturområde (...)". Vid en bebyggelse av detta område förstörs vårt enda nära naturområde som idag används mycket flitigt. Förskolebarnen och även andra barn har utflykter

hit och får lära sig om natur och fornminnen m.m. Det måste finnas ett politiskt ansvar att inte förstöra boendemiljöer och beröva barn och vuxna den sista grönområde de har gemensamt att träffas på. Att placera bostäder så nära en stor anläggning innehåller risker med kemikalieutsläpp, farliga brandgaser, buller och bilavgaser, nattligt slammer med containrar. Enligt utförd bullermätning överstiger ljudnivån den godkända vid enstaka tillfällen. Den riskanalys som utförts under vintern 2006/2007 rekommenderar "även en eventuell klassning av verksamheten som farlig verksamhet bör inväntas för att kunna utgöra ytterligare beslutsunderlag i planprocessen." enligt vår information har någon klassning ej skett.

KB Forsmark 2 genom Schenker Property Sweden AB och Bengt Arne Björk (Registrerad 2012-02-23)

Vi motsätter oss helt byggandet av bostäder enligt upprättat detaljplaneförslag på följande grund;

Planförslaget har sedan 2005 ändrats så att avståndet från bostäderna till Lundaterminalens tomtgräns har minskat från 120 till 80 meter. Det som redan tidigare var en olägenhet för bostadsbebyggelsen har ytterligare förstärkts. Verksamheten i lagerhuset närmast det planerade bostadsområdet planeras att ändra inriktning från ren dagverksamhet till verksamhet dygnet runt vilket ytterligare ökar antalet fordonsrörelser. Den bullermätning som ligger som grund för miljökonsekvensbeskrivningen baseras på dagverksamhet. Schenker har sedan lång tid tillbaka i samråd med Miljö- och Stadsbyggnadskontoren i Stockholm och Järfälla lagt ner mycket resurser för att utforma verksamheten med hänsyn till de boende i närområdet, men bullret från området, belysningen nattetid och under den mörka årstiden samt trafikbelastningen har upplevts och upplevs alltjämt som mycket störande för de kringboende. Förslag på förtätningen i anslutning till området bör absolut omprövas då det skulle medföra ett ytterligare försvårande för Schenker att vidareutveckla sin verksamhet inom Lundaområdet.

Monica och Bertil Celin, Tumultgränd 172

Bygget innebär en förstöring av ett grönområde som är mycket värdefullt för de boende, framför allt för dagisbarn, skolbarn och motionärer. Närheten till Schenker gör att bebyggelsen får en tråkig närmiljö, med mycket buller. Det allvarligaste är planerna på att göra en förlängning av Tumultgränd som tillfartsväg. Uppgifterna som redovisas är helt felaktiga och missvisande. Alla fordon svänger in till sina tomter före vändplan. I verkligheten är det idag 0 (Noll) fordonspassager vid förskolan. En ökning till 300 fordonspassager är oacceptabel. Det är stor risk att den tänkta trafikökningen kommer att skada eller döda barn. En tillfartsväg där riskerna skulle minimeras är längs gamla Banvallen. Detta alternativ sägs bli dyrare, men då vill vi man veta hur mycket pengar ett barns liv och hälsa är värt.

Gunilla Lewin och Thomas Larsson, Tumultgränd 25

Vi vill anmärka på planen att öppna upp Tumultgränd för en lokalgata till ett nytt bostadsområde. Tillträdet till området borde dras från Bergslagsvägen på annat sätt. Trafiken kommer att öka på Tumultgränd, som inte är dimensionerad för det. Den ökande trafiken, framför allt den tunga trafiken under byggtid, kommer att öka trafikfaran för dagisbarn och boende. Det kommer dessutom att öka bullret. Mest anmärkningsvärt är planen att utforma nya lokalgatan så att man lätt kan koppla den mot Banvägen i Järfälla. En

genomfartsled skulle bli katastrofal. En öppning av Tumultgränd, speciellt en genomfartsled, skulle öka hastigheten. Det nya bostadsområdet kommer att ta bort det enda naturområdet i närheten.

Göran Torén, Tumultgränd 30

Infart på Tumultgränd är mycket olämpligt då gatan är smal och ej tål mer trafik. En lämplig infart vore gamla banvallen. Området är också olämpligt för bostäder då godsterminalen bullrar och släpper ut giftiga gaser. Vi föreslår att förslaget avskrivs och området bevaras för natur och friluftssändamål.

Helen Mikaelsson och Göran Dahl, Kronvägen 29A i Järfälla

Vi vidhåller tidigare protester mot den planerade bebyggelsen och hänvisar till tidigare synpunkter. Invändningarna är bl.a. att bebyggelsen förstör ett viktigt grönområde inkl. fornlämningar samt att det är en olämplig lokalisering med tanke på buller och störningar från Schenker. I detta skede vill vi trycka på två synpunkter: 1) En stig med ”offentlig” karaktär, som medför ökad insyn m.m., planeras ca 3m från vår tomt. Vi ser inget motiv för denna stig. 2) Vägen mellan det nya området och Skälby bör inte öppnas.

Carina och Tommie Ekstedt, Tumultgränd 190

Området som planeras att bebyggas används idag av människor och djur. Det är ett unikt och helt fritt ifrån biltrafik. Om man skulle bygga enligt ovan skulle man skära av denna unika bilfria promenadsträcka. Vi har idag en förskola i slutet av Tumultgränd vilket gör det till en relativt säker och bra miljö. Trafiksituationen kommer även att påverka förskolebarnen. De har idag inte bara gården utan även skogen att leka i vilket är ett "säkert" område. Det är viktigt att våra barn kan få behålla sin närhet till skogen. Hur skulle de boende i det nya området tas emot av oss redan boende, dom kommer alltid att vara "De som förstörde vår skog" vilket kan bidra till osämja. Borde inte skälen till Regeringens beslut göra att man bordlägger detta ärende en gång för alla och låter oss kringboende få behålla vår unika oas skyddat från trafik och avgaser.

John Majling och Tommy Carbert Banvägen 6 resp. 3 i Järfälla

Undertecknade noterar att inga förändringar skett inom det senaste utställda detaljplaneförslaget som motiverar att vi kan acceptera den. Vår uppfattning är fortfarande att den icke ska gå till verkställighet. Om plangången fullföljes är det troligt att det följer överklaganden. Vi återkommer i så fall med detaljerade invändningar som rör plandetaljer och syftemål.

Rolf Einerot, Tumultgränd 65

Jag protesterar mot den planerade förlängningen av Tumultgränd, som redan idag är övertrafikerad. Trafiken till och från daghemmet är mycket intensiv och hastigheten ofta för hög. Intermezzon och olyckstillbud sker dagligen. Med den beräkning Stadsbyggnadskontoret tillämpar räknar man med 6st bilresor per dag och hushåll. För föräldrar och anhöriga till barnen på daghemmet gäller 4st bilresor/dag, vid lämnande och hämtande av barnen. Detta gör $126 \times 6 = 756$ för fastboende. Till detta kommer 384 resor till och från daghemmet = 1 140. Alla servicefordon omfattar lågt räknat ca 100 bilresor. Skulle det sedan komma trafik från Lunda 6:1 gör det ytterligare $34 \times 6 = 204$ resor. Då blir det dagligen totalt 1 444 resor. Detta är fullständigt ohållbart. Att skapa en sådan trafikmiljö är fullständigt ansvarslost och förmodligen olagligt. Var går gränsen för skydd av barn och vuxna? Under vintertid fyller snövallarna trottoaren och en bit av

gatan. Parkerade bilar får stå långt ute i körbanan. När bilar möts måste den ena bilen köra upp på den fria trottoaren för att komma förbi.

Den trafikbelastning som stadsbyggnadskontoret hänvisar till är totalt felaktig både vad gäller antal bilar och den s.k. medelhastigheten. Trafikmätningen är sex år gammal och gjord innan daghemmet byggdes ut. Placeringen av "mätslangarna" låg i närheten av ett gupp där hastigheten av naturliga skäl är mycket låg. Vi kräver att Stadsbyggnadskontoret gör en relevant trafikmätning som är aktuell. Att genomföra en förlängning av Tumultgränd är fullständigt felaktigt och ansvarslost. Det tyder på en nonchalant och cynisk inställning till de omkringboendes vilja att värna om trafiksäkerhet och miljö. Dessutom kommer en förlängning av Tumultgränd att byggas omedelbart utanför daghemmet där man lastar i och ur barnen vilket alla kan förstå kan bli livsfarliga situationer. En ytterligare negativ faktor är att förlängningen innebär att biltrafiken måste korsa den mycket frekventerade park och cykelvägen. Att resultatet inte kan påverkas av de "små" medborgarnas synpunkter och att ändamålet helgar medlen, får inte vara en inställning i vårt demokratiska samhälle. Jag anser att de boende i området ska respekteras och att våra krav på en säker trafikmiljö med nedläggning av förslaget om en förlängning av Tumultgränd ska beaktas och att våra krav inte bara ska "köras över". Jag föreslår: *Alt 1* att infarten till Lunda 6:1 tas från Bergslagsvägen och följer den gamla banvallen. *Alt 2* In- och utfarten till Lunda 6:1 sker genom förlängning av Soprangränd där det endast finns en "Lokalgata" till området Muntra Fruarna.

Birgit Åslund, Tumultgränd 63

Jag har en än gång gått igenom denna plan och blir lika bedrövad varje gång. Tänker politikerna förstöra hela vårt område. Vi har kraftiga luftföroreningar av Brommaflyget och en trafiksituation på Tumultgränd som är hetsig. Att i detta läge föreslå ytterligare byggnation med medföljande trafikökning är helt oacceptabelt. Trafiken på Tumultgränd tål inte fler bilar. Den park som är tänkt att bebyggas är vår enda gröna plätt där barnen kan leka. Parken används även för motion, rastning av hundar mm. Vi måste ha någonstans för barnen där de kan leka och göra utflykter till. Det blir en outhärdlig miljö med denna trånga byggnation där varje markstump är bebyggd. Säg nej till detta projekt.

Jan Edlund, Tumultgränd 59

Återigen är ärendet uppe till förslag men jag kan inte se något som förändrats till det bättre. Tumultgränd är en väg på ca 240m och den är svagt S- formad varför det är svårt att bedöma eventuellt uppkomna trafiksituationer. Trafikrörelserna är många speciellt på morgonen. I området finns det 90 fastigheter som kan ha barn i sex till tio års ålder som på morgonen måste ta sig över Tumultgränd för att komma till Sörgårdsskolan. Att ytterligen öka på trafiken är inte ansvarsfullt - barn i denna åldersgrupp har mycket svårt att bedöma trafik. Grönområdet är det absolut sista i vårt närområde, barngrupper från förskolor besöker skogen regelbundet. Vi som bor här går gärna stigen igenom skogen, där det växer både blommor och bär. Ni kan kanske anvisa något liknande område till barngrupperna. Miljön i det här området är inte det bästa, en stor påverkan har trafiken till Bromma som på några år ökat kraftigt. Luften och ljudnivån är nu kraftigt försämrade och med ytterligare biltrafik så ser framtiden för vårt område inte speciellt lämplig ut att vistas i. Förskolebarnen som inte kan välja får vara ute hela dagarna i denna miljö. Jag tror inte att någon vill försämra miljön medvetet. Ni måste veta att det största problemet

från dag ett är trafiken, ändå öppnar ni för möjligheten till genomfart till Banvägen. Är det för att provocera oss?

Malin Regardt, Tumultgränd 26 (Registrerad 2012-02-23)

Vi motsätter oss detta bygge dels med tanke på den ökade biltrafiken vid dagiset och dels en bebyggelse av den enda skog och naturområde som finns i närområdet. Mycket har förändrats sedan 2005 och trafikmätningen är inte längre representativ. Sedan 2005 har det byggts en ny förskola på Tumultgränd med plats för fler barn. Vi påtalade detta förra gången och önskade då en ny mätning, men denna önskan bortsågs då. Vänligen ta hänsyn till detta denna gång. Länsstyrelsen har även i beslut från 2005 fastställt att Tumultgränd inte är lämplig för mer biltrafik. På vintern plogas exempelvis bara en trottoar (se bifogad bild). Den tillfartsväg som planeras anläggas är förbi tidigare nämnda dagis. Detta kommer innebära ökad trafik precis angränsning till dagisets utomhuslek miljö. Vi tycker inte detta är försvarbart att utsätta barnen för denna onödiga risk. Vi är även oroade över om den ökade trafiken kan leda till ökade hastigheter. På den plats som husen planeras är det enda grönområde som finns i vårt närområde. Detta skogsparti används flitigt. Ta inte bort denna möjlighet för oss. Vi trodde att eftersom det lades ner förra gången skulle det äntligen ta slut men nej. När ska ni ge er och lägga ner? Nu får det väl ändå räcka. Hjälpt oss rädda vår närmiljö. Stoppa bebyggelse av Lunda 6:1.

Maud och Ingmar Holmberg, Tumultgränd 192

Bygget av bostäder innebär förstöring av ett område som är mycket värdefullt omkringboende. Framför allt för dagisbarn, skolbarn och hundägare, som använder området i fritidsaktiviteter. Även närheten till Schenker gör det olämpligt med bebyggelse så tätt inpå. Men det vi i första hand vänder oss mot är trafikökningen förbi daghemmet på Tumultgränd. Det är främst där som trafiken kommer att öka. Vi anser att det är oansvarigt att dra en väg tätt inpå ett daghem. Både trafikfarligt och hälsofarligt med alla avgaser. Och speciellt under byggtiden. Redan nu är det ofta trångt vid hämtning och lämning av barn. Till daghemmet kommer även bilar med transporter och när varubilar kommer till de boende i området och ska samsas på den lilla ytan uppstår ofta problem. När en sopbil står där för att lyfta en behållare är det svårframkomligt för andra bilar. Redan nu är smala Tumultgränd hårt belastad. Det går inte att mötas när bilar är parkerade. Till daghemmet kommer de flesta per bil. Även trottoarerna är smala. Barnvagn och gångtrafikanter kan ej mötas, gångtrafikanter tvingas gå ut i gatan. Förlängningen av Tumultgränd där det nu finns en gångväg ska göras om till bilväg. Bilar måste kunna mötas. Dessutom ska gångvägen vara kvar. Hur kommunen får ihop den ekvationen är svårt att förstå.

Besvärberättigade

Av de som under samråd respektive utställning inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts räknar kontoret följande som besvärberättigade:

Aniaras samfällighetsförening,
Ekonomiska föreningen Muntra fruarna,
KB Forsmark 2 genom Schenker Property Sweden AB,
Gunilla Lewin och Thomas Larsson, Tumultgränd 25,
Göran Torén, Tumultgränd 30,
Jan Edlund, Tumultgränd 59,
Birgit Åslund, Tumultgränd 63,
Rolf Einerot, Tumultgränd 65,

Monica och Bertil Celin, Tumultgränd 172,
Carina och Tommie Ekstedt, Tumultgränd 190,
Helen Mikaelsson och Göran Dahl, Kronvägen 29 A, Järfälla,
Tommy Carbert, Banvägen 3, Järfälla
John Majling, Banvägen 6, Järfälla
Maud och Ingemar Holmberg, Tumultgränd 192
Inga-Maj och Gustav Nilsson, Tumultgränd 55
Roger Skogman, Banvägen 10, Järfälla
Anette Edström, Kronvägen 27, Järfälla
Göran Edström, Kronvägen 27, Järfälla
Monica Fagerö, Banvägen 4, Järfälla
Lars Fagerö, Banvägen 4, Järfälla
Thomas Hild, Banvägen 8, Järfälla

Övriga

Lunda Företagsgrupp genom Håkan Rosander

Hela vårt företagsområde är mycket viktigt för försörjning av varor till boende och företag i Stockholm. Schenker är det dominerande logistikföretaget. Fastställs planen är risken stor att de boende kommer att störas i en omfattning som kan innebära att Schenker tvingas att flytta sin verksamhet. Enligt förslaget kommer bostäderna att byggas endast 80m från Schenker. Vi finner att detta är alldeles för nära för att vara acceptabelt. Mätningar som redovisas i planen visar att ljudnivån redan idag är på höga nivåer. För att klara försörjningen av varor till Stockholm planerar Schenker att utöka verksamheten under natten. Detta kommer att ytterligare försvåra boendet i det planerade området. Redan idag upplevs Schenkers verksamhet som störande för kringboende trots att dessa bor på ett större avstånd från verksamheten. För att klara försörjningen av varor i Stockholmsområdet måste dessa få hanteras på ett effektivt sätt. Detta är viktigt både ur miljösynpunkt och ur ekonomisk synpunkt. Att ha en distributionscentral längre utanför staden är mycket dåligt ur miljösynpunkt. När Förbifart Stockholm är byggd kommer Schenkers anläggning att ligga mycket bra till. Av hänsyn till de boende och till företagsverksamheten anser Lunda Företagsgrupp att detta förslag till bostadsbebyggelse inte skall genomföras.

Kälvesta-Vinsta S-förening genom Hans-Peter Kruse (Registrerad 2012-02-23)

Kälvesta-Vinsta S-förening har tidigare i processen framfört det olämpliga i att bostäder byggs på den aktuella marken. De huvudsakliga skälen till detta är närheten till icke klassificerad verksamhet (godsterminalen Lunda) samt den ökade trafiken på den smala lokalgatan inte har tagits hänsyn till. Inget i förslaget pekar på att detta område blir tryggt och säkert att bo i varken för barn eller vuxna vilket vi anser vara ett allvarligt problem. Med hänvisning till detta föreslår socialdemokraterna att planerna på bostäder på Lunda 6:1 m.fl. avskrivs och att området bevaras. Här nedan redovisas de tyngst vägande invändningar som ligger till grund för vårt ställningstagande:

Vägpasset mellan kv Aniara och barnstugan är oklar, och eftersom den punkten är viktig avseende hur biltrafik och gångtrafikanter skall fungera måste det redovisas för att man ska kunna ha invändningar på detta. Utformning av koppling av Tumultgränd till Banvägen som ligger i Järfälla är helt olämplig med tanke på att det trafikflöde som genereras, idén är befängd. Handlingen anger att Tumultgränd är anpassad för upp till 1000 fordon/dygn. Beräkningsgrund för vardagsdygnstrafiken anges med 6 resor/dygn och fastighet. Vägen

kommer att betjäna 160 fastigheter exkl barnstugan (34 st nya och 126 st befintliga). Detta innebär 160 fastigheter X 6 resor/vardagsdygn är totalt 960 resor per dygn, barnstuga ej medräknat. Vardagstrafiken kommer således överstiga eller tangera TRÅD's riktlinjer. Man kan väl inte blanda 2 beräkningsgrunder (trafikmätning från 2005 och ovan angiven beräkningsgrund) för att komma till ett relevant resultat?

Lundaterminalen saknar klassning enl ny lagstiftning. Riskanalysen rekommenderar att byggnader inte bör placeras närmare än 80 meter från terminalens tomtgräns. Hur kommer man till en sådan analys om lagenlig klassning inte finns? WSP Brand och riskteknik rekommenderar att ny klassning "bör inväntas för att kunna utgöra ytterligare beslutsunderlag i planprocessen". Detta skall vara en självklarhet för att få ett seriöst underlag för rätt beslut. Bestämmelsen att inga balkonger får vetta mot terminalen kan bara tolkas så att riskerna kan vara stora således är en klassning av terminalens verksamhet av största vikt för att beslutsunderlag skall vara säker. Vi instämmer i att det är bra att barnfamiljer får tillgång till bra bostäder i småhusform men viktigt är att utemiljön är säker. Bostäder som enligt planförslaget inte får ha sin balkong i riktning mot industrin kan inte anses säkra och är då en dålig konsekvens för barnen och deras föräldrar.

Anita Linck, Tumultgränd 102

Vill härmed protestera mot planerade bygget. Området är betydelsefullt för promenader och naturupplevelser, en härlig oas, för rekreation alldeles inpå knuten. Dessutom fasar man för biltrafiken på den planerade genomfarten.

Nathalie Bergh, Tumultgränd 88,

Att dra trafiken via Tumultgränd är idiotiskt och ogenomtänkt. Det skulle förstöra hela området, göra det till ytterligare en "grå zon" som stinker av industrialism. Med ökad trafik blir ljudnivån högre och mängden avgaser ökar betydligt. Detta leder direkt till sämre levnadsförhållanden. Allt detta bidrar till en sämre miljö, fler och större risker för trafikolyckor. För att inte tala om de mest ömtåliga av alla, Barnen. Er framtid. Tumultgränd är redan idag tungt trafikerad. Det kommer förvandlas till en mardröm för alla boende, föräldrar och de ca 100 barnen. Det kommer skapa en oattraktiv miljö och bidra till sämre marknadsvärde för hela området. Att skövla och ta bort natur leder till direkta konsekvenser för människor, djurliv och växtlivet. Ingen, inte ens ni politiker, vill växa upp i ett grått betongsamhälle, med oljud, starka avgaser och med fler trafikolyckor på erat samvete. Varför är våra drömmar mindre värda än era? Varför ska våra nära och kära utsättas för ökad trafik, mera avgaser och högre ljudnivå? Varför ska våra barn inte kunna cykla och promenera i närområdet och utforska skogens skatter, liksom era barn? Vi är lika mycket värda och lever i ett demokratiskt samhälle. Vi motsäger oss till 100% den planerade bebyggelsen.

Frank och Solveig Johnsson, Tumultgränd 64

Vi kan inte acceptera att promenadstråket på banvallen ska korsas av biltrafik. Skogspartiet används som lekområde av barn, och den närbelägna förskolan gör utflykter hit. Också många vuxna motionerar, cyklar och åker skidor på banvallen under alla årstider. Särskilt allvarlig är den kraftiga trafikökning på Tumultgränd. Gränden är en lokalgata, som inte alls är dimensionerad för detta. Om detaljplanen genomförs vill vi bestämt hävda att trafiken till det nya bostadsområdet måste ledas på gamla banvallen. En sådan lösning skulle

visserligen vara en ytterligare begränsning av friluftsområdet, men det vore ännu värre med försämringen av miljön vid Tumultgränd. Mest anmärkningsvärt är att man håller möjligheten öppen för att göra Tumultgränd till en genomfartsled. Ev. vägskyltar om förbjuden genomfart skulle inte respekteras. Varje förslag om Tumultgränd som genomfartsled är fullständigt oacceptabel. Det är mycket förvånande att ni vill göra lilla Tumultgränd till en så trafikerad gata. Vi vet att det från år 1970 var planerat en genomfart till Järfälla längre ner på Sörgårdsvägen, därav den skarpa kurvan vilken borde vara naturligare genomfart än att gå på en liten bebyggd lokalgata. Det är svårt att förstå hur ni resonerar och det verkar inte som berörda beslutsfattare varit ute och tittat i verkligheten.

Kerstin Stålbrand, Ängsullsvägen 101

Jag rastar dagligen min hund i det som heter Kälvesta Naturområde. Nu har jag förstått att kommunen planerar att bygga 34 nya hus på vårt naturområde och det vill jag absolut inte vara med om. Därför överklagar jag byggplanen. Vi som bor i förort har ju valt att göra det av något skäl. För mig är det angeläget att grönområdet blir kvar. Jag vill understryka att vi som bor här också är människor som kommunens politiker och tjänstemän ska ta hänsyn till. Det är illa om ni bara prioriterar nykomlingar och kör över oss som redan finns.

Dagmar Mets Johem, Tumultgränd 184

Redan idag är ca 150 fastigheter och en förskolas personal och föräldrar med barn samt transporter beroende av trafik på Tumultgränd. När gränden, enligt planförslaget, kopplas för trafik till och från Järfälla kommer förmodligen trafiken att öka väldigt mycket. Har någon kontrollerat hur gatusystemet ser ut på Järfällasidan. Har beräkningar gjorts om hur mycket trafiken, i framtiden kommer att öka, med byggnationen enligt det nya planförslaget. Att öka trafiken på Tumultgränd är det absolut sämsta alternativet för att lösa tillfarterna. Än värre blir det om gränden kopplas till Järfälla. Huvuddelen av biltrafiken ut från Tumultgränd kommer att passera åt vänster en förskola på Sörgårdsvägen och åt höger Björnbodaskolan. En utbyggnad av Tumultgränd kommer också att korsa banvallen. Vi är måna om att alla barn som rör sig på Tumultgränd skall kunna göra det på ett tryggt sätt. Enligt en politiskt ståndpunkt skall det finnas områden för friluftaktiviteter i närområden. Det blir inte mycket grönområde kvar om byggplanen genomförs. Kommer de nuvarande fastigheterna i Anjara och Muntra fruarna att drabbas av extra vägavgifter om planförslaget genomförs. Förslag på vägalternativ:

Alternativ 1: Använd den befintliga banvallen för en ny väg.

Alternativ 2: Bygg en väg från Sörgårdsvägen över fältet under kraftledningen fram till de nya fastigheterna. Det här alternativet ger längre resväg men minskar risken för trafikolyckor.

Alternativ 3: Öppna till Järfälla men blockera för genomfart på Tumultgränd. Vår ståndpunkt är att projektet enligt ovan inte skall genomföras.

Susanne Blomberg och Pekka Kähkönen Tumultgränd 108

Enligt förslaget ska tillfartsvägen gå genom Tumultgränd, som nu är smal och tillräckligt trafikerad återvändsgata. En breddning av vägen ter sig omöjlig utan att behöva riva befintliga hus. Att bygga infartsvägen på banvallen är en naturlig lösning. Vi motsätter oss helt att man gör en genomfartsled av Tumultgränd.

Björn Gill, Tumultgränd 13

Vad jag tidigare skrivit om naturområdet Lunda 6:1 vidhåller jag. Det är ett för värdefullt att bebyggas då det användes av barngrupper, friluftsmänniskor och hundägare. Trafiksituationen på Tumultgränd är redan prövad av Länsstyrelsen som avslag utbyggnad av barndaghemmet p.g.a. för mycket trafik (05.10.13). Tumultgränd är olämplig för mer trafik. Det gjordes en mätning av trafiken som inte var relevant då man satt mätlinan vid guppet på vägen. Vi kräver en ny mätning med en tråd för räkning av bilar vid infarten och en tråd på halva 200 meterssträckan för farten. Det bor barn och äldre i området. Risken ökar om Tumultgränd skall ta emot denna stora ökning av trafikflödet. Dessutom buller och avgaser, det har vi nog av p.g.a. flyget. Man skulle gjort en mer genomgående undersökning av området. Då hade man kunnat konstatera att området redan är upptaget av aktiviteter, speciellt av barngrupper som kommer att mista det enda bilfria naturområdet. Man bygger sönder en redan fungerande infrastruktur. Detta är ett naturområde med mer värde för allmänheten än några radhus.

Trafiken. Kaos i trafiken morgon och kväll pga dagis med 90 barn som lämnas och hämtas. Trafikmätningen är felaktig. Mätslangen lades vid guppet vilket fick till följd att hastigheten dämpades. Efter guppet körs det betydligt fortare än 30 km/h som lagstadgat är. Vidare var dagiset stängt.

Natur. Naturområdet används varje dag av barngrupper plus hundägare och andra naturmänniskor. Det går flera stigar i området så det är flitigt använt. Varför är det SMÅA som bygger på våra naturområden, ett privat företag som prioriterar att förstöra våra grönområden. Det här naturområdet är lika viktigt för oss som Vasaparken är för de som bor i innerstaden. Helt fritt från biltrafik. Vid bebyggelse kommer området förstöras. Flera av de grövre träden, tall och gran försvinner liksom djurlivet. Det som blir kvar är av ringa värde ur natursynpunkt. Dessutom är banvallen huvudstråk för alla människor som nyttjar friområdet vilket man nu vill göra bilväg över. Det är i högsta grad olämpligt. Jag ifrågasätter stadsdelsnämndens kompetens, även byggnadsnämndens. Man tar sig inte till att komma hit och titta i området. Ni politiker är valda av folket. Att tillvara ta våra intressen och inte exploatera för andra intressen. Det är viktigt att ha nära till grönområdet, 300 m är väl målsättningen. Byggs det här tar vi bilen till andra naturområden vilket inte främjar miljön. Dessutom begärs inhibition.

Ulf Swedberg, Tumultgränd 180

Jag har följt processen om byggnation sedan 2004 och är förvånad över att förslaget inte har stoppats. De tjänstemän och politiker som skall bestämma och godkänna liggande förslag kan omöjligen varit på plats för att se hur det skulle påverka trafik, förskola och boende intill Tumultgränd och den närhet till grönområdet som skolbarn, förskolebarn samt boende i områden runt omkring så gärna vistas i. Att bygga bostäder så nära Schenker anser jag vara direkt tjänstefel. Om det trots allt bedöms som riskfritt att bygga vem är det då som bär ansvar om det är någon som drabbas av skador från utsläpp eller nedfall? Den planerade vänganslutningen ser mycket ogenomtänkt ut. Det har gjorts mätningar vid ett tillfälle när det inte är särskilt många fordonsresor. Det har också avhållits hastighetsmätning där hastigheten mättes nära ett farthinder. Om det är riktigt att det är planerat för en genomfart till Banvägen är det dags att byta ut de tjänstemän som har kommit med ett så fullständigt huvudlöst förslag. Tumultgränd är redan idag svårframkomlig speciellt på vintern. Om tanken är att Tumultgränd skall breddas, var skall i så fall marken tas från, skall den tas från de tomter som ligger i anslutning till gränden eller hur är det tänkt.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts

- Synpunkter beträffande exploatering i naturområdet
- Synpunkter beträffande krav på ny trafikmätning
- Synpunkter beträffande andra infarter till området
- Synpunkter beträffande allmän gata till gränsen mot Järfälla kommun

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.

Risk

I samband med planarbetet har en riskutredning upprättats med avseende av 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. Riskerna som har identifierats utgörs av utsläpp av giftig gas i samband med transport inom området samt vid godshantering eller brand i huset närmast den föreslagna bebyggelsen. 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 personskador 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 Schenkers godsterminal höjer inte riskexponeringen mot omgivningen. Om anläggningen 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 händer. En eventuell klassning av verksamheten 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. Stadsbyggnadskontoret 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.

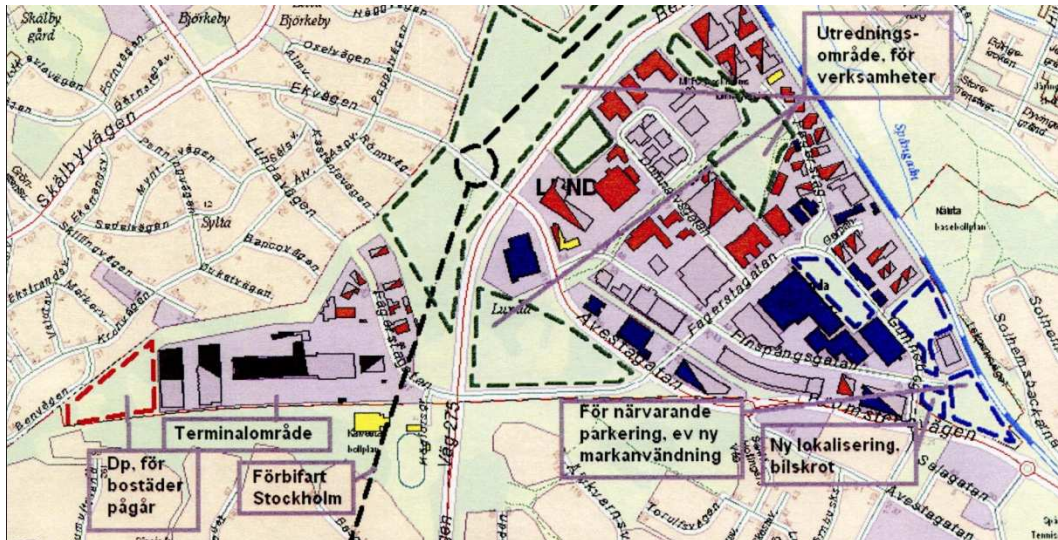
Slutsatsen enligt Bernström är att utförda mätningar visar att bakgrundsnivån inte kan försummas vilket innebär att det uppmätta värdet 44 dBA (inklusive bakgrundsljud) sannolikt är för högt. Även den korta mätperioden innebär en överskattning av ekvivalentnivån för hel natt (kl 22-07) om hänsyn tas 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 överskrider 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 plan-samrådet (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 bägge 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 brådskande förelägganden eller förbud och är följaktligen inte heller en garanti mot framtida krav. Den ekonomiska sidan av grannarnas rätt har heller inte minskats genom införandet 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. Riktvärderna för externt industribuller är inga absoluta tal. Vid tillsynsmyndighetens hantering av klagomål görs en helhetsbedömning vilka åtgärder som är rimliga utifrån gällande förutsättningar.



Lundaterminalen samt adresser där störningar tidigare har rapporterats

Den planerade bebyggelsen har planlagts så att en godtagbar ljudmiljö ska kunna uppnås och därmed minska risken för klagomål. Med hänsyn till avstånd och skärmning av terminal-byggnaderna 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.

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. Trafikmätningen som utfördes under perioden 29/8 -4/9 2005 visade på 609 fordon per dygn. I trafikrapporten görs antagandet att de tilltänkta husen genererar 6 resor/hushåll och dag. Kontoret konstaterar att antagandet om 6 resor (dvs. 204 resor/dygn för tillkommande bostäder) är högt räknat jämfört med hur befintliga hushålls bilanvändande såg ut under mätperioden.

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.

En trafikmängd om 1000 fordon/dygn är vanligt förekommande på motsvarande bostadsgator i staden. Enligt skriften TRÅD (som behandlar planering av bebyggelse och trafik) innebär trafikmängder under 1000 fordon/dygn en obetydlig barriär för gångtrafik. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är trafikökning från de 34 småhusen marginell. Den beräknade trafikökningen på Tumultgränd innebär att bullret ökar med 1-1,5 dBA, vilket inte är en märkbar ökning för människor. 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 terminalområdet 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. Förslagen 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.

Tidigare ställningstaganden avseende trafik

Stadsbyggnadskontoret rekommenderade år 2005 att avslå bygglovsansökan avseende uppställning av förskolepaviljong som tillfällig åtgärd. Precis som boende anför utgjorde trafiksäkerheten ett skäl. Men i den samlade bedömningen ingick även andra faktorer så som bristande angöringsmöjlighet, dålig anpassning till omgivningen m.m. Vidare vill kontoret framhålla att lämplighetsbedömningar i olika avseenden görs med hänsyn till förhållandena på platsen och föreliggande behov, vilka förändras över tid.

Angående länsstyrelsen bedömningar kan konstateras att Länsstyrelsen enligt beslut (2010-05-20) anser att trafikökningen på Tumultgränd, som de 34 småhusen genererar, är godtagbar.

Fornlämningar

Inom och i närheten av planområdet finns fornlämningar. I arbetet med detaljplanen har en arkeologisk förundersökning utförts där fornlämningarnas utbredning avgränsades. Under planprocessen har bebyggelsen dragits västerut så att en stor del av fornlämningarna hamnar utanför planområdet. Centralt inom planområdet, där fornlämning påträffats, har marken lagts ut som naturmark som inte får bebyggas. Planen innehåller också upplysning om tillståndsplikt vid eventuellt markingrepp.