



Enligt sändlista

## Nya bostäder i stadsdelarna Lunda och Kälvesta

Ett förslag till detaljplan för nya bostäder inom fastigheten Lunda 6:1 m.fl. i stadsdelarna Lunda och Kälvesta i Stockholm, Dp 2004-06696-54, ställs ut under tiden 25 januari till 22 februari 2012.

Detaljplanens syfte är möjliggöra uppförande av 34 småhus i planområdets norra del samt säkerställa pågående markanvändning för förskoleverksamhet. Detaljplanen möjliggör även för vårdboende inom förskolans fastighet i framtiden.

Ett motsvarande förslag har tidigare varit på utställning. På grund av att nya revideringar av förslaget har utförts och att en ny översiktsplan (Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm) har antagits genomförs nu en ny utställning. Efter utställningen avses planens tas till stadsbyggnadsnämnden för godkännande och därefter överlämnas för antagande i kommunfullmäktige.

Planförslaget ställs ut vid Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider. Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen, måndag - onsdag 9.00 - 16.00, torsdag 9.00 - 18.30, fredag 10.00 - 15.00 (ändrade tider kan förekomma). Planförslaget visas även på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk) (Pågående planer – Sök).

*Eventuella synpunkter på planförslaget lämnas skriftligen och ska senast den 22 februari 2012 ha inkommit till:*

Stockholms stadsbyggnadsnämnd  
Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm.

Den som inte framfört synpunkter senast under utställningstiden, har inte rätt att överklaga ett eventuellt beslut att anta planen.

Johan Filipsson

### Information om behandling av personuppgifter (se sista sidan)

Bilagor (endast till remissinstanser):  
Plankarta med bestämmelser  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning

## Sändlista

Länsstyrelsen, avdelningen för planfrågor  
Hyresgästföreningen, Region Stockholm  
Fortum Distribution AB  
AB Fortum Värme  
Stockholm Gas AB  
Stockholm Vatten  
Stokab  
Skanova

## Endast brev

Sakägare enligt fastighetsförteckning  
Enskilda personer m.fl. som lämnat skriftliga synpunkter tidigare under samråd  
och/eller tidigare utställning

- Arne Crona
- Björn Gill
- M. Westlund
- Peter Lundin
- Dagmar Mets Johem
- Birgith Ivansson
- Ann och Lars Creutz
- Solveig och Olle Hall
- Annika och Johan Lundberg
- Susanne Blomberg och Pekka Kähkönen
- Kälvesta-Vinsta S-förening genom Janet Mackegård

## För kännedom

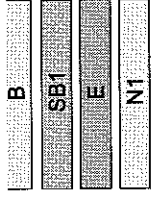
Stadsbyggnadsroteln, Stadshuset  
SBNs ledamöter och ersättare  
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun  
Hässelby Vällingby stadsdelsförvaltning  
Spånga Tensta stadsdelsförvaltning  
Namnberedningen  
Stadsbyggnadsexpeditionen  
Receptionen i Tekniska Nämndhuset

## Information om behandling av personuppgifter

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret registreras för administration och uppföljning. Personuppgifter behandlas enligt reglerna i personuppgiftslagen (PuL). Handlingar och e-post som inkommer till stadsbyggnadskontoret blir allmänna handlingar och kan komma att lämnas ut enligt offentlighetsprincipen. Uppgifterna kan komma att läggas ut på vår webbplats.

Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter. Stadsbyggnadsnämnden är skyldig att till var och en som skriftligen ansöker om det, en gång per kalenderår, lämna besked om vilka personuppgifter om denne som behandlas. För eventuell rättelse av felaktiga uppgifter kontakta stadsbyggnadskontoret.

- Bostäder
- Förskola, vårdstäder
- Teknisk anläggning, högst 1 vån.
- Naturmark. Markingrepp skall und

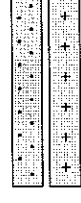


### Utnyttjandegrad

- e1 Högst antal kedjehus med en störst byggnadsarea om vardera 80+35 bostadshus respektive kompletter
- e2 Högst antal radhus med en störst byggnadsarea om vardera 85+9 k bostadshus repektive kompletment
- e3 Största totala bruttoarea i kvm

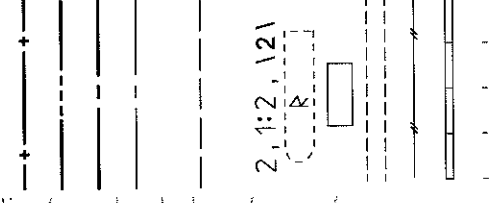
### Begränsning av markens bebyggande

- Mark där byggnad ej får uppföras
- Marken får endast byggas med i byggnader
- Marken ska vara tillgänglig för und ledningar
- Marken ska vara tillgänglig för genr anläggning



### GRUNDKARTA

- Kommungräns
- Stadsdelsgrens
- Kvarter enligt detaljplan
- Gräns gata-park
- Kvarterstraktgräns
- Traktgräns
- Fastighetsområdesgräns
- Fastighetsbeteckning
- Fornlämningsområde
- Byggnad
- Väg / gångbanekant
- Staket
- Mur
- Stadsdelsgrens



N = 85300

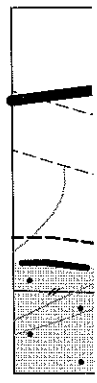
FORSMARK

LUNDA

6:1  
2

KÄLVESTA

LUNDA 6:1  
1





# STADSBYGGNADSKONTORET

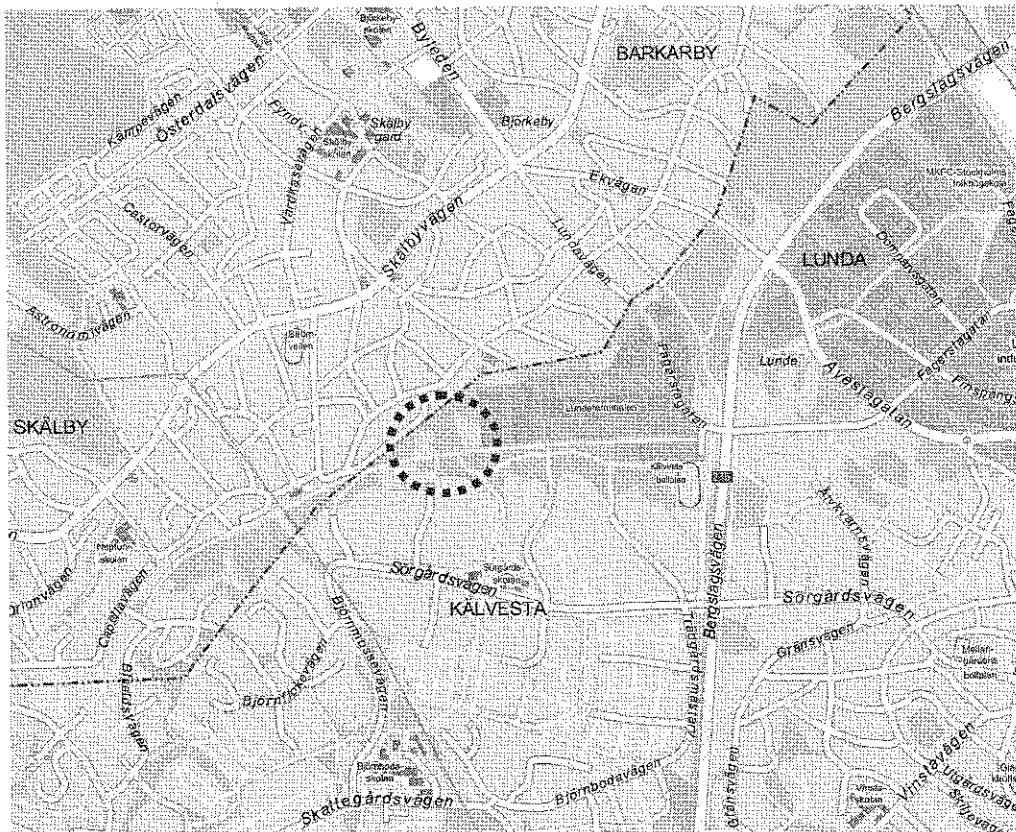
PLANAVDELNINGEN  
JOHAN FILIPSSON  
TFN 08 508 272 52

DP 2004-06696-54

2012-01-09  
1(16)  
PLANBESKRIVNING  
2009-09-01  
rev 2010-01-11  
rev 2012-01-09

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

### Planbeskrivning



## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt en genomförandebeskrivning.

#### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Miljöutredning*, WSP Samhällsbyggnad, september 2007 rev. Nov 2011).  
Miljöutredningen grundas bland annat i:
  - o *Ingemanssons rapport* (30-01752-03101000-A, daterad 2003-10-16) avseende buller vid befintliga bostäder
  - o *Ingemanssons rapport* (31-03284-05100700-A daterad 2005-10-11) avseende planförslaget.
  - o *Bernström Akustiks rapport* (2005-11-30) avseende planförslaget
  - o *Pm trafikräkning Tumultgränd*, WSP 2005
- *Risakanalys*, WSP Brand- och riskteknik, oktober 2006
- *Arkeologisk förundersökning*, Stockholms stadsmuseiförvaltning, maj 2005

### Revidering

Utöver de revideringar av planförslaget som utförts efter tidigare utställning (rev 2010-01-11) har följande ändringar gjorts:

*Planbeskrivningen* har ändrats och förtydligande text tillförts genom:

- Utökad text om ärendets bakgrund (s.3).
- Förslagets förhållande till Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm samt nu gällande planer (s.4-5)
- Förslagets förhållande till miljö kvalitetsnormer för vatten (s.6, s.14).
- Nya illustrationer och beskrivning av förslaget (s.9-11).

*Genomförandebeskrivningen* har förtydligats.

*Plankartan* har ändrats genom att:

- Plangränsen invid Tumultgränd har ändrats för att säkerställa angöringen
- Begränsning av komplementbyggnaders höjd och takvinkel har införts.
- Rad- och kedjehusens byggrätt har utökats för att omfatta takkupa/frontespis
- Byggnadsarea hos radhus och dess tillhörande komplementbyggnad har omfördelats. Radhusens komplementbyggnad på gårdssidan har tagits bort.
- Angöringen på kvartersmark har ändrats.
- Ny byggrätt av miljöstuga har tillförts centralt i området.
- Gemensamhetsanläggning (g) har införts på plankartan

I övrigt har endast redaktionella ändringar gjorts i planhandlingarna. Planförslagets huvuddrag är det samma som vid tidigare utställning.

### Planens syfte och huvuddrag

Planen 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.



## Bakgrund

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. Planarbetet bedrivs med normalt förfarande med program.

Ett program har varit föremål för samråd under april – maj 2005. Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av programsamrådet den 19 januari 2006 och beslutade att förslag till detaljplan skulle upprättas med stadsbyggnadskontorets förslag till förändringar i förhållande till programinnehållet.

Plansamråd hölls under tiden 21 februari – 18 april 2006. En antikvarisk utredning genomfördes och bebyggelsens placering förändrades med anledning av resultatet. Den 11 september 2008 godkände stadsbyggnadsnämnden redovisningen av plansamrådet samt uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslaget med den förändringen att en sammankoppling mellan säckgatans nordvästra hörn till Banvägen i Järfälla redovisas.

Planen ställdes ut under tiden 9 september 2009 – 7 oktober 2009. Länsstyrelsen inkom med synpunkter angående hanteringen av fornlämningarna. Efter utställningen reviderades planförslaget utifrån länsstyrelsens påpekande.

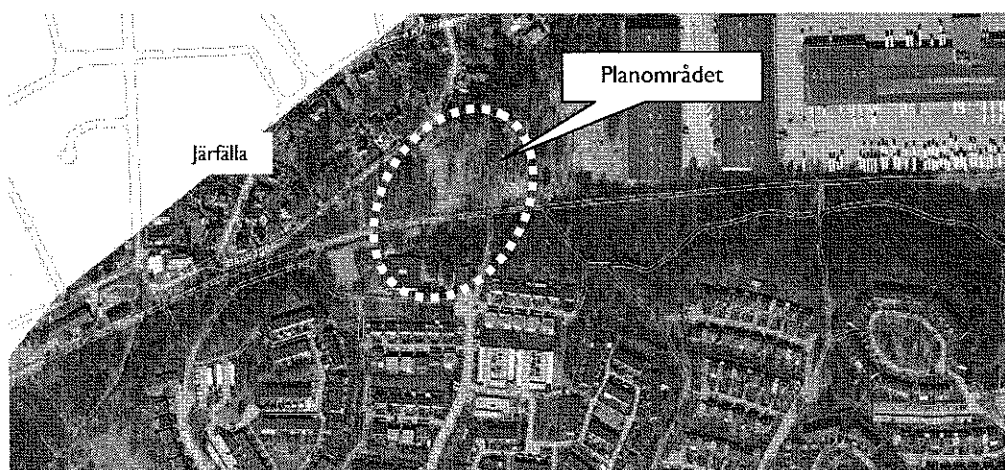
Stadsbyggnadsnämnden beslutade att anta det reviderade planförslaget den 4 februari 2010. Beslutet överklagades till länsstyrelsen som avslog överklagan. Länsstyrelsens beslut överklagades till Regeringen som, den 17 februari 2011, beslutade att upphäva stadsbyggnadsnämndens beslut. Enligt Regeringen borde frågan om att anta planen ha prövats av kommunfullmäktige. Övriga invändningar mot detaljplanen prövades ej.

Mot bakgrund av att en ny översiktsplan har antagits 15 mars 2010, *Promenadstaden -Översiktsplan för Stockholm*, efter att ärendet behandlades i stadsbyggnadsnämnden genomförs en ny utställning av ett reviderat förslag. Efter ny utställning avses planens tas till stadsbyggnadsnämnden för godkännande och därefter överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

## Plandata

### Läge, areal, markägoförhållanden

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.



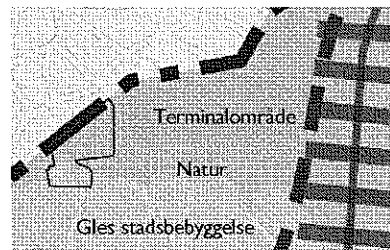
Ortofoto

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

I *översiktsplan -99* är Kälvesta angivet som gles stadsbebyggelse. Planeringsinriktningen är att markanvändningen i stort behålls och att den kompletteras genom byggande främst för "lokala behov och i goda kollektivtrafiklägen". Planområdets norra del är i översiktsplanen markerat som natur och park. Lunda industriområde, som gränsar mot planområdet, är i översiktsplanen markerat som ett terminalområde. Detta innebär att behovet av skyddsavstånd till annan markanvändning särskilt behöver anges liksom miljöskyddande åtgärder både vid tillfarter och inom området. Gränsmarkeringarna på plankartan är schematiska.

I *Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm*, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, 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 terminalområdena i Lunda värnas i sin nuvarande funktion, i enlighet med stadens *riktlinjer för företagsområden*. I dessa riktlinjer, som antogs av kommunfullmäktige i mars 2008, är även nu aktuellt planområde angivet som "planerade bostäder". Särskild hänsyn ska tas till att översiktsplanens redovisning av pågående markanvändning är schematisk. Den mest lämpliga markanvändning inom gränzoner mellan kategorier ska prövas.



Pågående markanvändning, utdrag från Promenadstaden

Enligt översiktsplanens stadsutvecklingsstrategi 3, koppla samman stadens delar, framgår att småhusbebyggelse med fördel kan prövas i syfte att koppla

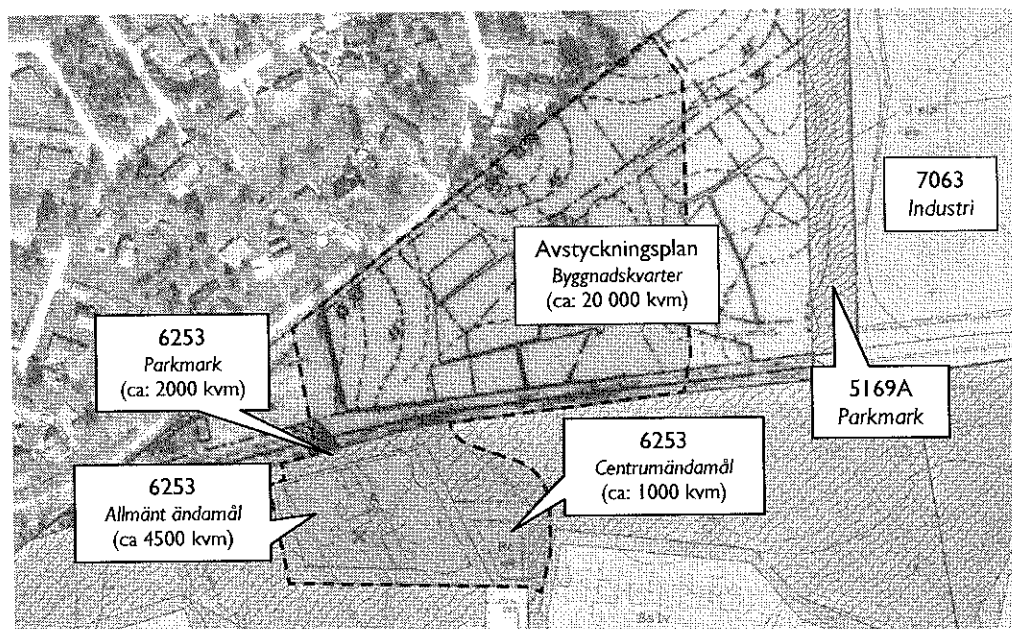
samma stadsdelar. Översiktsplanen belyser att förtätning riskerar att komma i konflikt med värdet av sammanhängande grönområden. En utveckling mellan dagens stadsdelar förutsätter ett medvetet arbete för att förstärka kvaliteterna i de grönområden som behålls.

Enligt översiktsplanens stadsutvecklingsstrategi 4, främja en levande stadsmiljö i hela staden, ska kompletteringar med ny bebyggelse ske med utgångspunkt från lokala förutsättningar och behov. Planeringen måste kunna möta de långsiktiga behoven av service, exempelvis förskolor. Generellt gäller att marken ska utnyttjas så effektivt som möjligt.

Enligt översiktsplanens fokusområde "bostadsförsörjning i en växande stad" ska stadens planering utgå från de långsiktiga behoven av bostäder. En hög takt i bostadsbyggandet är en förutsättning för en långsiktigt hållbar tillväxt i Stockholm. Med hänvisning till ovanstående konstaterar stadsbyggnadskontoret att förslaget inte avviker från översiktsplanens intentioner för området.

### 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) enligt avstyckningsplanen. Den södra delen av planområdet utgörs enligt stadsplan 6253 från 1964 i huvudsak av kvartersmark för allmänt ändamål och till mindre del av kvartersmark för centrumbebyggelse. Ungefär 2000 kvm eller ca 7,5% av planområdet är idag planlagt som parkmark (allmän platsmark).



Planmosaik, nu gällande planer, aktuellt planområde inom streckad linje



## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

I det planerade bostadsområdets centrala del är terrängen kuperad, här går berget i dagen och marken är blockig. I norr växer äldre barrskog och lövskog med enstaka inslag av tall. Närmast den före detta banvallen är växer yngre asp och vide. Den västra delen består av en flack öppen gräsmark som reser sig upp mot en trädbevuxen kulle som tidigare varit tomtmark. I områdets västra del finns en förfallen stenmur i den gamla tomtgränsen. Området innehåller även många spår av gångna tiders markanvändning som betes- och odlingsmark. Den gamla banvallen, som används som gång- och cykelväg, korsar planområdet. På den sluttande marken söder om banvallen sträcker sig en remsa av äldre barrskog bort mot Bergslagsvägen.

#### Rekreation

Det finns god tillgång till promenad- och cykelvägar med förbindelser till större sammanhängande naturområden längs Mälaren och Järvafältet. Det finns även anläggningar för bland annat fotboll, golf och vinteridrotter inom gång- och cykelavstånd. Området utnyttjas idag för lek och promenader av barn och personal från förskolan samt närboende.

### Geotekniska förhållanden

#### Markförhållanden

Marken består av mindre mäktig lera och morän med berg i dagen på vissa ställen. En sprickzon har sin början i området och löper i sydvästlig riktning. Den gamla banvallen söder om programområdet utgörs av fyllnadsmaterial. Vid val av grundläggningsmetod kan en noggrannare geoteknisk undersökning behöva göras.

#### Förorenad mark

En miljöteknisk undersökning med syfte att översiktligt undersöka om banvallen och därtill kopplad verksamhet bidragit med föroreningar till området som skall bebyggas har utförts av Envipro, Miljöteknik i mark och vatten i november 2006. Samtliga prover inom det planerade bostadsområdet var under riktvärdet för känslig markanvändning.

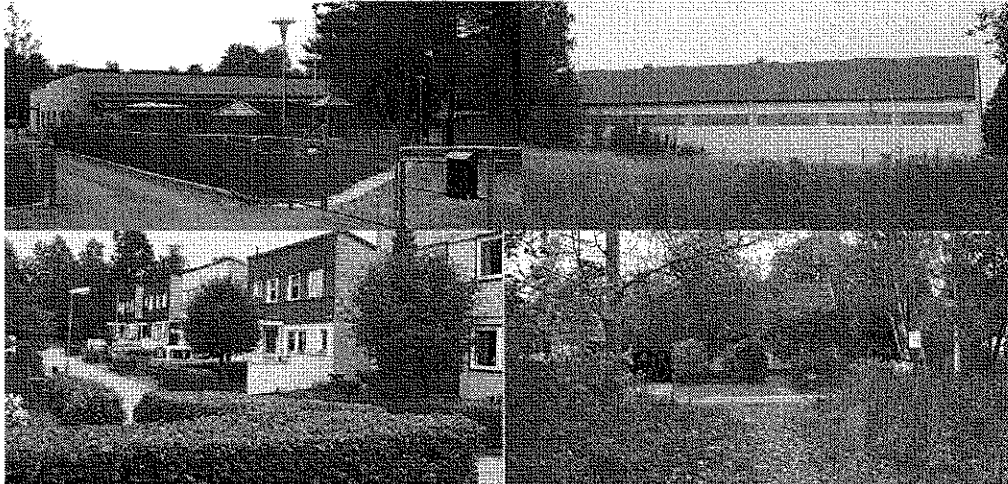
### Hydrologiska förhållanden

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

I enlighet med EU:s ramdirektiv för vatten har Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt beslutat om åtgärdsprogram, förvaltningsplan samt miljö kvalitetsnormer för alla yt- och grundvattenförekomster i vattendistriktet. Enligt PBL ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning. Kommunerna ska genomföra sin planläggning så att miljö kvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds. Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Mälaren-Görväln (SE659147-160765). Enligt VISS oktober 2011 har Mälaren-Görväln idag klassats som *god* ekologisk status vilket innebär att kvalitetskravet är fortsatt god ekologisk status 2015. God kemisk status nås för närvarande ej men ska förbättras och uppnås senast 2015

### Befintlig bebyggelse

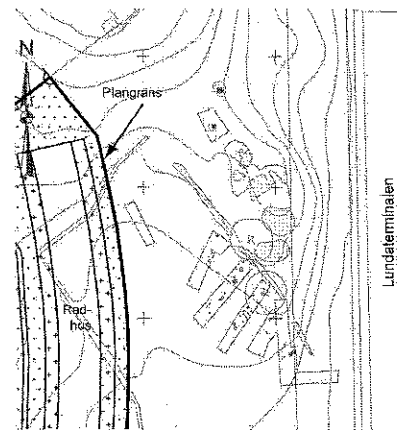
I planområdets södra del finns en förskola som är uppförd under 2000-talet då tidigare förskolan brann ned. I övrigt är planområdet obebyggt men omgivet av bebyggelse av olika karaktär. I öster ligger Lunda terminalområde med en större hallbyggnad vars plåtbeklädda långsida är vänd mot den planerade bebyggelsen. I norr, i Järfälla kommun, ligger Skälby villaområde med bostadshus i en till två våningar. Söder om området ligger rad- och kedjehusbebyggelse i Kälvesta från tidigt 1970-tal.



Övre bildrad: Förskolan i områdets södra del resp. hallbyggnaden vid Lunda terminalområde  
Nedre bildrad: Kedjehusen i Kälvesta resp. angränsande villabebyggelse i Järfälla kommun

### Fornlämningar

En arkeologisk förundersökning har genomförts av Stockholms stadsmuseiförvaltning i maj 2005. Den visar att det finns ett gravfält med minst 7 gravar inom planområdet och i närheten av den planerade bostadsbebyggelsen varav en inom den föreslagna kvartersmarken. Då det finns ytterligare gravar registrerade knappt hundra meter norr om detta område kan det inte uteslutas att ytterligare gravar kan finnas emellan de redan konstaterade gravarna. Med stor sannolikhet finns fler gravar mellan och öster om de tidigare registrerade stensättningarna.



I ängsmarken, väster om gravfältet finns en tidigare boplats som har kunnat avgränsas. Boplatslämningarna består till största delen av stolphål och härdar. Lämningar av ett stolphus finns också. Den stensträng som avgränsar gravar och boplats har i modern tid byggts på med odlingssten då ängen brukades som åker. Den bör ändå ses som en del av fornlämningen då den kan vara en del av ett äldre hägnadssystem eller vara en del av en gravhägnad. Vid exploatering av området kan utgrävning av fornlämning komma att krävas. Inom området för förskolan finns lämningar från ett tidigare torp. Dessa har inte fornlämningsstatus men kan ändå vara värda att bevara. Vid eventuell placering av nya byggnader i närheten av dessa skall samråd ske med länsstyrelsen.

## Service

Sörgårdsskolan ligger cirka 400 meter och Björnbodaskolan knappt en kilometer söder om planområdet. Strax intill Björnbodaskolan finns även en livsmedelsaffär. I övrigt finns god kommersiell och offentlig service i Spånga centrum, cirka 3 km från planområdet.

## Gator och trafik

### Biltrafik

En trafikmätning har utförts för Tumultgränd av Vägverket Konsult i augusti/september 2005. Mätningarna skedde strax norr om korsningen med Sörgårdsvägen. Vardagsdygnstrafiken det vill säga medeltrafikflödet under vardagsdygnet (mån-fre) i båda riktningar är baserade på mätningar utförda mellan 2005-08-29 och 2005-09-04. Även hastigheter mättes på platsen.

Vardagsdygnstrafiken uppgick till 609 fordon vid mätplatsen och medelhastigheten var cirka 27 km/tim. Mätningarna visade också att efterlevnaden av gällande hastighetsbegränsning var relativt god. Medelhastigheten på gatan var låg vilket troligen inte kommer att ändras märkbart efter exploateringen. Gatan har gångbana på bägge sidor vilket skapar goda förutsättningar för att passera gatan på platser som är säkra, såväl idag som efter exploateringen.

### Kollektivtrafik

Vid Sörgårdsvägen, cirka 400 meter söder om planområdet, går busstrafik; linje 116 som trafikerar sträckan Spånga station – Vällingby.

## Störningar och risker

Området gränsar till Lunda terminalområde som är ett av två terminalområden i Stockholm. Området rymmer livsmedelshandling, godsterminal, containerhantering mm. 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 varför Lundaterminalen för närvarande saknar klassning. Den som driver en verksamhet som kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön är skyldig att analysera och redovisa riskerna för verksamheten.

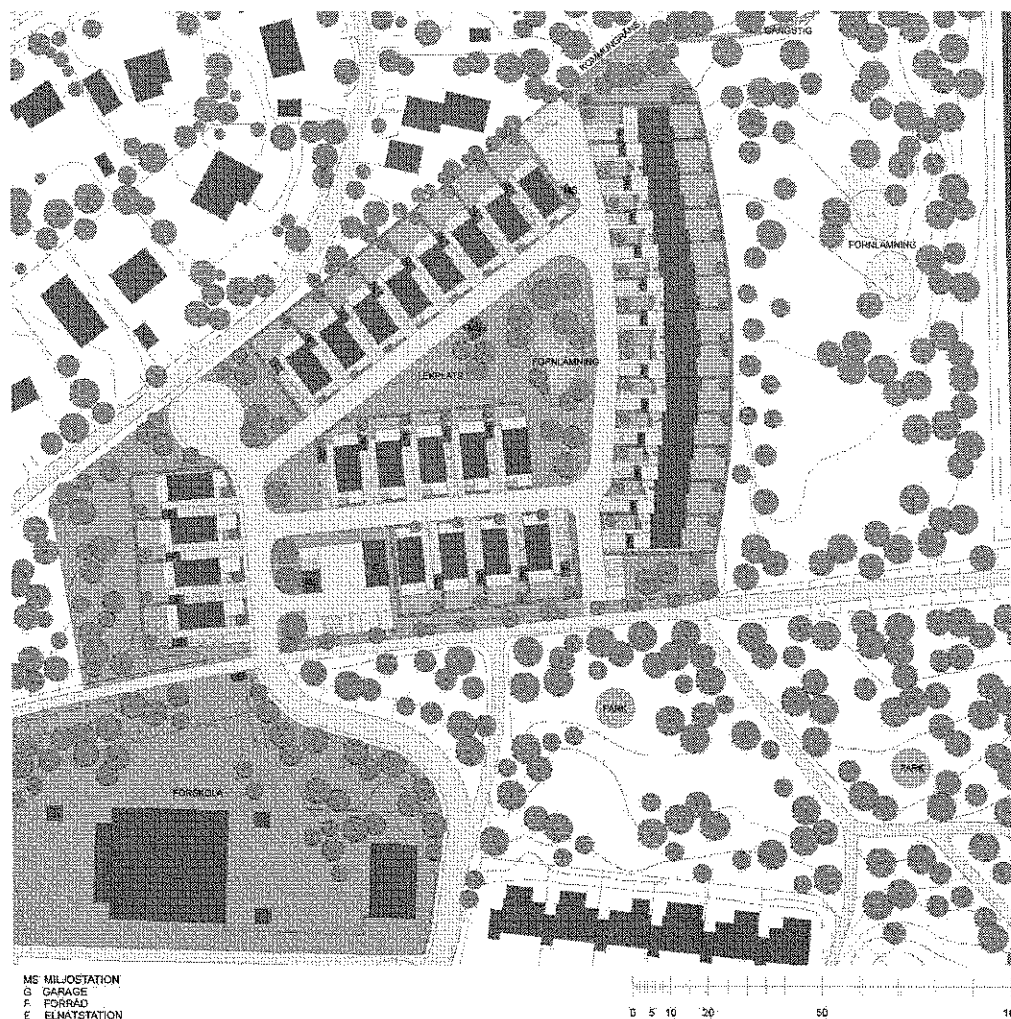
En riskanalys har upprättats av WSP Brand- och riskteknik i oktober 2006. Riskanalysen upprättades för att identifiera och bedöma risker med avseende på personsäkerhet som skulle kunna påverka den tilltänkta bebyggelsen. De risker som skulle kunna påverka bebyggelsen är förknippade med verksamheten vid Lunda terminalområde och utgörs av utsläpp av giftig gas i samband med transport inom terminalområdet samt vid godshandling eller brand i huset närmast den föreslagna bebyggelsen. I riskanalysen rekommenderas att byggnader inte bör placeras närmare än 80 meter från terminalens tomtgräns, att utrymning skall kunna ske tillfredsställande i de nya husen och att marken närmast Lundaterminalen utformas så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras.

## Planförslag

### Ny bebyggelse

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 med relativt små tomter. I mitten sparas ett naturområde där en fornlämning påträffats. Byggnaderna ligger med mellan 80 - 200 meters avstånd från Lundaterminalen. Bebyggelsen placeras utmed angöringsvägen med förgårdsmark så att ett tydligt gaturum bildas. Alla entréer skall vändas mot vägen inom området. Förskolan kan i en framtid även nyttjas för vårdboende.

I områdets nordvästra del planeras fyra grupper av kedjehus, totalt 21 stycken. I öster planeras totalt 13 stycken radhus. Radhuslängan består förskjutna byggnadskroppar som följer angöringsvägens dragning. Husens förskjutning och takkupor skapar variation och ett intressantare gaturum. Kedjehusen kan ha en största byggnadsarea (den area byggnaden upptar på marken) om 80 kvm medan varje radhus kan ha en största byggnadsarea om 85 kvm. Bostäderna behöver utformas så att minst hälften av boningsrummen vetter mot tyst sida. Eventuella balkonger får inte vara vända mot öster med tanke på verksamheten vid Lundaterminalen.



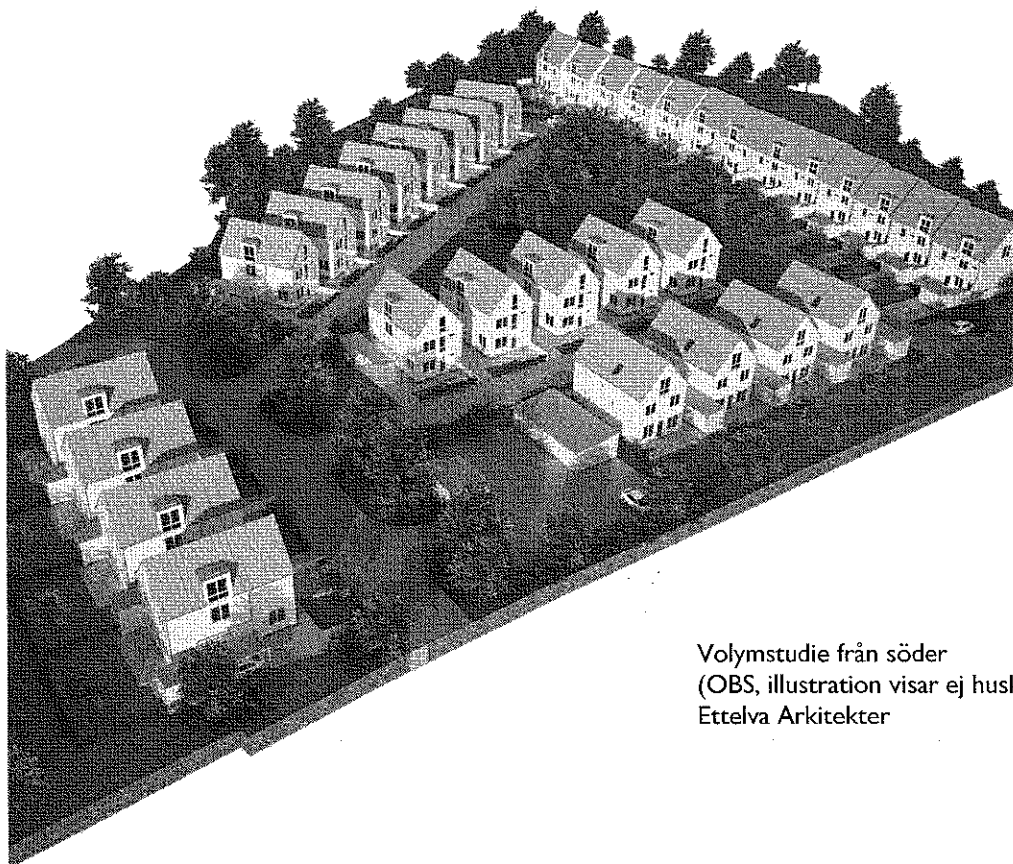
Illustrationsplan, Ettelva Arkitekter

### Övergripande gestaltningsidé

Husen ska inplaceras med hänsyn till naturmarken, fornlämningar och befintliga träd. Angöringsvägen följer terrängen med mjukt utformad sträckning. Bebyggelsen omges av en liten förgårdsmark och bakomliggande trädgård med möjlighet till att ordna bersåer, odlingslotter mm. Gårdarna ska avgränsas tydligt mot bakomliggande naturmark och gångstråk, företrädesvis genom planterade häckar.

Byggnadsvolumerna är enkla och traditionella i sin grundform och ges relativt branta sadeltak som refererar till trädgårdsstadens arkitektur. Fasadmaterialet skall vara puts eller trä. Fönstersättningen, med variation av fönsterstorlekar, ämnar tydliggöra husens senare tillkomst i området. Varje radhus har takkupor/frontespiser på respektive långsida samt ett burspråk mot gårdssidan. Kedjehusens gavel är riktad mot gatan och varje hus ges en takkupa/frontespis.

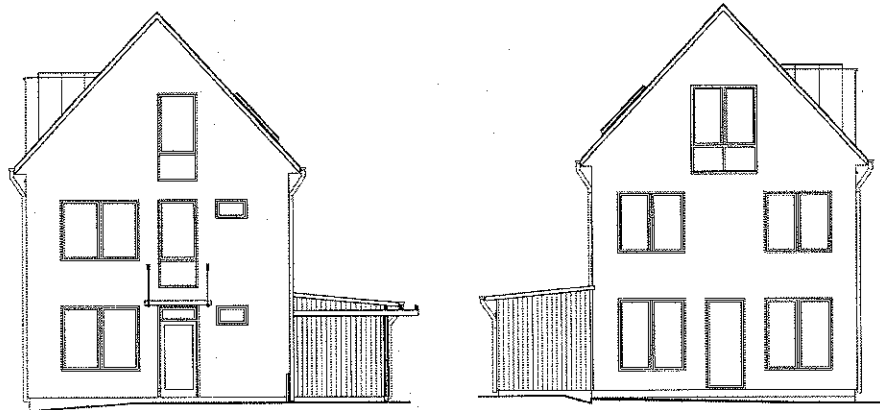
Husen ska ges olika kulör. Färgskalan föreslås gå från den grafiska till en mer naturnära. Husen ges "höstfärger" som rostrött och tegel i kombination med gröna nyanser och med inslag av vitt eller grått (se nästa sida).



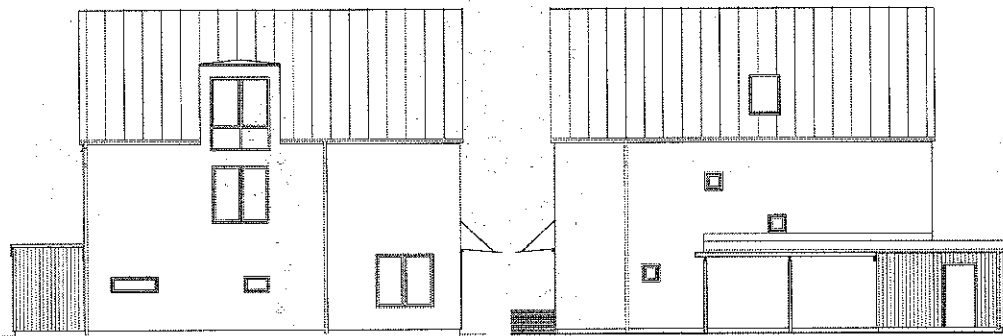
Volymstudie från söder  
(OBS, illustration visar ej huskulör)  
Ettelva Arkitekter



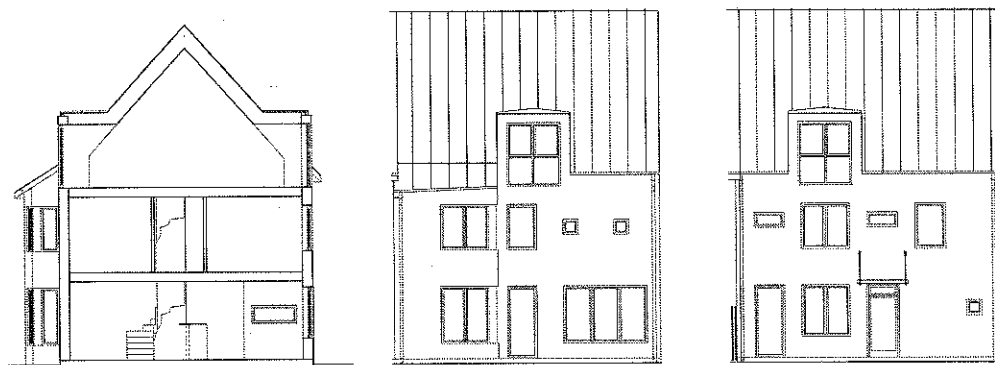
Radhusen från väster/gatusida samt exempel på tilltänkt färgsättning, Ettelva Arkitekter



Kedjehus; fasad mot gata respektive mot trädgård, Ettelva Arkitekter



Kedjehus; fasad mot tomt respektive mot grannes tomt/parkering, Ettelva Arkitekter



Radhus; sektion, fasad mot trädgård respektive fasad mot gata, Ettelva Arkitekter

## Natur

För att begränsa intrånget i naturmarken och effekterna av exploateringen behövs en noggrann planering under byggtiden som styr byggandet och tydligt avgränsar och skyddar all mark och vegetation som inte skall bebyggas, hårdgöras eller bli trädgård. Planförslaget berör ca 27 000 kvm mark, varav ca 2000 kvm idag är planlagt som parkmark. Genom aktuellt förslag blir ca 1300 kvm av parkmarken allmän platsmark för lokal trafik samt gång- och cykeltrafik.

## Rekreation

En småbarnslekplats för de boendes behov ställs i ordning inom det nya kvarteret. Boende inom planområdet får god tillgänglighet till naturparker och parkstråk för cykling, promenader m.m. samt parker för lek, bollspel och andra aktiviteter.

## Gator och trafik

### Angöring och parkering

Planområdet angörs via Tumultgränd genom en ny lokalgata från vändplanen vid förskolan. Lokalgatan utformas så att den även kan kopplas till Banvägen i Järfälla kommun om Järfälla kommun så önskar. En sådan sammankoppling kräver dock även åtgärder vid Banvägen. Dessa åtgärder ingår inte i denna detaljplan och hanteras av Järfälla kommun.

För att uppnå en acceptabel lutning för såväl bil- som gång- och cykeltrafik utformas gatan som en slinga som viker av mot väster. Längs den nya gatan läggs även en ny gångbana. Den befintliga gång- och cykelvägen behålls. Korsningen mellan den nya gatan och gång- och cykelvägen på banvallen kan kompletteras med farthinder på ömse sidor om banvallen. Det är lämpligt att den gemensamma angöringsvägen på kvartersmark anpassas så att större fordon som flytt- och sopbilar kan nå ända fram till respektive tomtgräns.

Parkering för kedjehusens behov skall huvudsakligen ske i garage med direkt koppling till respektive lägenhet. Radhusens parkering skall ske på gemensamma parkeringsplatser centralt i området. Vid kedjehuset finns det möjlighet till två bilplatser medan det skall ställas i ordning en bilplats per bostad för radhusens behov. En besöksparkering för cirka 6 bilar ställs i ordning vid infarten till bostadsområdet. Detta uppfyller stadens riktlinjer för parkering för ytterstaden. Sex parkeringsplatser, varav två handikap-parkeringsplatser, ställs i ordning inom förskolans mark. Antalet platser bedöms räcka även i det fall byggnaderna används för vårdboende eftersom de boende inte antas ha bil.

### Biltrafik på Tumultgränd

Tumultgränd är idag utformad som en säckgata och har en utformning som är anpassad för trafikmängder upp till 1000 fordon/dygn. Enligt skriften TRÅD (Planverkets allmänna råd för trafikinätet) som behandlar planering av stadens bebyggelse och trafik innebär en vardagsdygnstrafik med mindre än 1000/dygn (vilket motsvarar en ungefärlig maxtimtrafik på 100 fordon/tim) en obetydlig barriär för gångtrafik (*Pm trafikräkning Tumultgränd, WSP 2005*).

Vardagsdygnstrafiken har uppmäts till 609 fordon. Den tillkommande exploateringen beräknas generera 240 nya resor per dygn (baserat på 6 resor/dygn samt 40 nya småhus). Maxtimtrafiken på Tumultgränd innan exploatering uppgår till ca 75 fordon/tim. Trafikflödet för maxtimmen beräknas öka till ca 105 fordon/tim, en ökning med cirka 30 fordon/tim, om Tumultgränd inte kopplas samman med Banvägen i Järfälla. Förenklat innebär detta att under maxtimmen ökar trafiken med ett fordon varannan minut. Detta trafikflöde på Tumultgränd efter exploateringen är mycket vanligt förekommande på bostadsgator i västerort med närhet till centrumområden (*Pm trafikräkning Tumultgränd, WSP 2005*).

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är trafikökningen marginell med tanke på att ökningen blir så liten som ett fordon mer varannan minut. Trafiksäkerheten för gångtrafik bedöms inte påverkas. Om Tumultgränd däremot öppnas mot Banvägen i Järfälla för genomgående trafik kan trafikmängden som mest öka till 300 fordon/ timme under maxtimmen enligt en mycket grov uppskattning (*Pm trafikräkning Tumultgränd, WSP 2005*).

Med den tidigare beräkningsgrunden innebär det nu aktuella förslaget, med 34 hus, samt den idag större förskolan (ca 33 fler barn) i beaktande att vardagsdygnstrafiken understiger 1000 fordon/dygn.

#### 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. Den föreslagna bebyggelsen förbereds för installation av vertikalhiss. Det blir möjligt att ha uppställningsplats för rörelsehindrade på körslingan framför radhusen. I anslutning till kedjehusen finns såväl garage som uppställningsplats framför dem.

#### Teknisk försörjning

##### Dagvatten

Förskolan är ansluten till dagvattenservisen i Tumultgränd. Dagvatten från övrig planerad bebyggelse och lokalgatan ska omhändertas med lokala dagvattenlösningar alternativt med en ny dagvattenledning med samma förbindelsepunkter som beskrivs under avsnittet vatten och avlopp. Fördjupade markundersökningar och utredning av möjliga lösningar för omhändertagandet av dagvattnet bör göras i det fortsatta arbetet.

##### Vatten och avlopp

Den nya bostadsbebyggelsen kommer att anslutas till det allmänna vattenledningsnätet från den befintliga ledningen i Tumultgränd. Detta kräver en förlängning av nuvarande ledning. Anslutningspunkter kan upprättas strax norr om den planerade korsningen mellan gångvägen och den nya lokalgatan. Förbindelsepunkter för vatten upprättas tillsammans med en allmän brandpost. Förskolan är ansluten till spillvattenservis i Tumultgränd. Den planerade bostadsbebyggelsen väster om den planerade lokalgatan får en ny förbindelsepunkt invid vattenservisen. Spillvattenledningen förlängs därmed från det planerade u-området i öster. Den planerade bebyggelsen öster om den



planerade lokalgatan ansluts till den genomgående spillvattenledningen inom planområdet.

#### Värme

Bebyggelsen avses värmas upp genom enskilda anläggningar med värmepumpsteknik.

#### Avfallshantering

Vid bostadsområdets infart ges möjlighet att bygga en miljöstuga där det finns möjlighet att samla all sophantering. Med tanke på rörelsehindre kan det dock vara önskvärt att det blir möjligt att även ha sopbehållare närmare bostädernas entréer. Centralt i området tillkommer ytterligare en möjlighet att bygga en miljöstuga. Det är även möjligt att köra med sopbil på den körslinga som går genom området. En viss flexibilitet beträffande sophantering i området finns därmed.

## Konsekvenser för miljön

### Behovsbedömning

Planen bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken bedöms därför inte behöva upprättas. Bedömningen grundas på följande:

Planen möjliggör småskalig bostadsbebyggelse i anslutning till ett bostadsområde och bedöms inte innebära någon betydande påverkan på miljön. Genomförandet bedöms inte innebära några risker för människors hälsa. Miljökvalitetsnormerna kommer inte att överskridas. Planen påverkar därmed inte något område eller natur som har erkänt nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus.

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. I miljöutredningen konstateras att det inte krävs några åtgärder på grund av trafikbuller och att riktvärden för industribuller klaras om hänsyn tas till bakgrundsnyvån. Luftkvaliteten bedöms inte medföra några hälsorisker. De boende får god tillgång till cykelvägar och ytor för lek, en småbarnslekplats behöver dock skapas inom området. En skötselplan för att återskapa och vidmakthålla de ursprungliga natur- och kulturvärdena inom naturmark som sparas rekommenderas.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Kontoret bedömer att projektet inte kommer att påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten i vattenförekomsten Mälaren-Görväln. Ytor kring den nya bebyggelsen ska i så stor omfattning som möjligt hållas icke hårdgjorda för att möjliggöra naturlig infiltration. Bebyggelsen omgärdas av mark i vilket takvatten bedöms kunna infiltreras. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Dagvatten från området ger låga föroreningshalter och enligt stadens dagvattenstrategi krävs då ingen rening före infiltration eller för utsläpp

till recipient. Åtgärd för ev. fördröjning kan t.ex. vara fördröjningsdiken eller genom magasinering i växtbäddar som kan nyttjas för bevattning av träd och planteringar på gårdar.

## Störningar och risker

### Trafikbuller

Den beräknade trafikökningen på Tumultgränd innebär att bullret ökar med 1-1,5 dBA, vilket inte är en märkbar ökning för människor. Inga särskilda åtgärder krävs vid Tumultgränd. (*Pm trafikräkning Tumultgränd, WSP 2005*).

### Industribuller

Det har utförts tre olika bullermätningar med avseende på verksamheten vid Lundaterminalen, (Ingemanssons rapporter daterade 2003-10-16 respektive 2005-10-11 samt Bernström Akustiks rapport, 2005-11-30)

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 m.m. översteg i samtliga mätningar 40 dBA. De enda ljud som hördes från terminalen var lastbilar, slammer från lastbryggor och container samt möjligen svagt fläktljud (under 40 dBA).

Bernström Akustik har även gjort en beräkning av fordonsbuller från terminalområdet med antagandet 2000 fordon per dygn varav 100 % tunga, 40 km/tim, hård mark (dvs. en överskattning av trafiken). Hänsyn har tagits till befintliga skärmande byggnader inom området. Beräkningen ger ekvivalent ljudnivå lägre än 40 dBA och momentan ljudnivå lägre än 55 dBA vid de planerade bostäderna.

Ingemanssons mätning visar ekvivalent ljudnivå 44 dBA och momentan ljudnivå högst 62 dBA. Ingen korrektion har gjorts för bakgrundsnivån eftersom denna bedöms som försumbar av Ingemanssons. Mätningen omfattar endast del av natt (kl 04<sup>05</sup>-06<sup>25</sup>). Mätningen visar en svag ökning av ljudnivån under mättiden vilket sannolikt beror på ökande bakgrundsnivå på grund av ökande vägtrafik m.m. under morgontimmarna.

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 04<sup>05</sup>-06<sup>25</sup>). Vid flertalet tillfällen överskrids inte riktvärdet.

Naturvårdsverkets riktvärden gäller vid svag medvind från källan till mottagaren. Vid en sammanvägd bedömning bör dock hänsyn tas att förhärskande vindriktning är från bostäderna till terminalområdet vilket ger lägre ljudnivåer under delar av året. Hänsyn bör även tas till att planområdet ligger i befintlig miljö med omgivande vägar etc. vilket innebär att mindre

överskridanden av gällande riktvärden (mål) för externt industribuller bör kunna accepteras, då det sällan är helt tyst i en sådan miljö

Förslaget innehåller en rad med skärmande 2-plans radhus närmast terminalområdet vilket är gynnsamt för bostadsområdet. Radhusen har uteplatser på den tysta sidan mot väster. I övrigt föreslås inga ytterligare skärmande åtgärder (utöver den skärmning som terminalbyggnaderna ger) eftersom de bedöms ge liten effekt. Generellt bör slamrande hantering av containers etc. under natten försöka undvikas genom instruktioner till förarna, bland annat med hänsyn till störningen till befintliga bostäder.

#### Risker med anledning av närheten till Lundaterminalen

En riskanalys har utförts under vintern 2006/2007 av WSP Brand- och riskteknik. Den rekommenderar att byggnader inte bör placeras närmare än 80 meter från terminalens tomtgräns. Man rekommenderar även att en eventuell klassning av verksamheten som farlig verksamhet bör inväntas för att kunna utgöra ytterligare beslutsunderlag i planprocessen. Planförslaget innebär att den tillkommande bostadsbebyggelsen placeras mellan 80 – 200 meter från terminalens bebyggelsegräns. Balkonger får inte veta mot terminalen och alla huvudentréer ska vara vända mot gatan, det vill säga inte mot terminalbygganden.

#### Konsekvenser för Lundaterminalens verksamhet

Planen innebär att bostadsbyggnader placeras mellan 80-200 meter från Lundaterminalens tomtgräns. I planen införs bestämmelser om att balkonger inte får veta mot terminalbyggnaderna. Möjligheten att utveckla verksamheten vid området bedöms därmed inte begränsas av föreslagen bebyggelse utöver den begränsning redan befintlig bebyggelse medför.

#### Fornlämningar

Fornlämningarna skyddas enligt lagen om kulturminnen m.m. (KML) (1988:950). Innan markgrepp inom, eller inom en radie av 50 meter från fornlämningsområdet företas, krävs tillstånd enligt KML kap 2. För markgrepp inom en radie av 200 meter krävs samråd med länsstyrelsen. De fornlämningar som ligger inom eller strax utanför planområdet skall skyddas under utbyggnadstiden.

#### Barnkonsekvenser

Planen ger fler barnfamiljer möjlighet till småhusboende i en barnvänlig miljö. Planförslaget innebär att ett naturområde som används för lek till viss del tas i anspråk för bebyggelse. Gång- och cykelvägarna är trygga och det finns barnomsorg och skola inom gångavstånd. Eventuell kan en utökning av barnomsorgen behövas.

#### Medverkande

Planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom planarkitekt Eva Nyberg-Björklund och planingenjör Magnus de Vries i samarbete med Anna-Greta Holmbom-Björkman och Pavel Huzevka, Exploateringskontoret. Bebyggelseförslag har utarbetats av Laszlo Marko, Marko arkitektkontor AB och vidarearbetats av Ettelva Arkitekter. Aktuell revidering av förslaget har utförts av stadsbyggnadskontorets planavdelning genom Johan Filipsson.



## STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN  
JOHAN FILIPSSON  
TFN 08 508 272 52

DP 2004-06696-54

2012-01-09  
1(3)  
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING  
2009-09-01  
rev 2010-01-11  
rev 2012-01-09

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

## Genomförandebeskrivning

### Handlingar

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna genomförandebeskrivning samt en planbeskrivning.

### Bakgrund

Mark har anvisats till Småa AB för att pröva möjligheten att bygga bostäder på en del av fastigheten Lunda 6:1 i stadsdelarna Lunda och Kälvesta. Planarbetet bedrivs med normalt förfarande och inleddes med programarbete.

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderlig fastighetsbildning. Exploateringskontoret ansvarar för anläggningar inom allmän platsmark. Byggherren ansvarar för alla anläggningar inom kvartersmark.

#### Avtal

Mark för bostadsändamål ska överlåtas till byggherren. Ett avtal ska träffas mellan staden och byggherren, Småa AB. Avtalet reglerar ansvarsfördelning, åtgärder på stadens mark mm.

#### Fornlämningar

Fornlämningarna skyddas enligt lagen om kulturminnen med mera (KML) (1988:950). Innan markingrepp inom, eller inom en radie om 50 meter från fornlämningsområdet företas, krävs tillstånd enligt KML kap 2. För markingrepp inom en radie av 200 meter krävs samråd med länsstyrelsen. De fornlämningar som ligger höger om planområdet behöver skyddas under utbyggnadstiden.



## **Fastighetsrättsliga frågor**

### **Fastighetsindelingsbestämmelser (fastighetsplan)**

Fastighetsplan saknas inom planområdet. Det bedöms inte som nödvändigt att upprätta ny fastighetsplan för att genomföra eforderlig fastighetsbildning.

### **Fastighetsbildning mm**

Bostadskvarteren indelas i två exploateringsfastigheter som bildas genom avstyckning från Lunda 6:1. Till den östra exploateringsfastigheten förs ett område av Hässelby Villastad 11:34. I ett senare skede avses exploateringsfastigheterna indelas i en fastighet per bostad (totalt 34 st) samt en kommunikationstomt. En fastighet för elnätstation bildas genom avstyckning från Lunda 6:1. Tumultet 1 ombildas genom fastighetsreglering.

Fastighetsbildningen påverkar gränsen mellan Spånga och Vällingby församlingar. Genomförd fastighetsbildning (avseende exploateringsfastigheterna) är en förutsättning för bygglov.

### **Gemensamhetsanläggning**

I samband med att exploateringsfastigheterna delas upp ska gemensamhetsanläggning/er bildas för parkering, angöringsväg, ledningar, naturmark samt andra gemensamma ytor och anläggningar.

### **Servitut**

Rätt till allmänna underjordiska ledningar inom kvartersmark (u-området på plankartan) säkras med ledningsrätt eller servitut.

Allmänhetens tillträde till gångvägar och körytor inom området skall säkras genom avtalsservitut.

### **Ekonomiska frågor**

Småa AB bekostar framtagandet av detaljplan enligt påskrivet planavtal och finansierar och uppför den nya bebyggelsen på kvartersmark. Fördelning av övriga kostnader regleras i exploateringsavtal.

### **Tekniska frågor**

#### **Dagvatten**

Vid Lunda finns inget ledningsnät för dagvatten, dock anses förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) goda enligt Stockholm Vatten. Dagvatten från den planerade bostadsbebyggelsen och lokalgatan bör omhändertas enligt principen LOD alternativt med ny dagvattenledning med samma förbindelsepunkter som för spillvatten. Ytterligare studier beträffande markförhållandena kan behövas i kommande projektering av området.

#### **Markföroreningar**

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts under november 2006. Resultaten visade att samtliga prover av de analyserade ämnena understeg riktvärdet för känslig markanvändning. Riskerna för direktexponering av jord för med eventuellt förhöjda arsenikhalter och för att grundvattnet kring banvallen skulle vara förorenat bedömdes som liten.



### Risk

En riskanalys har utförts under vintern 2006/2007 som rekommenderar att bebyggelsen placeras minst 70-80 meter från Lundaterminalens tomtgräns.

### Tidplan

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande som inleddes med ett programskede. Följande tider beräknas för återstoden av planarbetet:

Utställning	1:a kv 2012
Godkännande SBN	1:a kv 2012
Antagande KF	2:a kv 2012

### Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

### Medverkande

Planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom planarkitekt Eva Nyberg-Björklund i samarbete med Anna-Greta Holmbom-Björkman och Pavel Huzevka, Exploateringskontoret. Aktuell revidering av förslaget har utförts stadsbyggnadskontorets planavdelning genom Johan Filipsson. Genomförandebeskrivning har upprättats i samråd med Micael Johansson på lantmäteriafdelningen.



STADSBYGGNADS  
KONTORET  
Planavdelningen  
Peter Jacobsson  
Tfn: 08-508 26 906

REMISS- OCH SAMRÅDSREDOVISNING 1 (19)

2008-07-07

Dp 2004-06696-54

## Förslag

Detaljplan för

del av **fastigheten Lunda 6:1 m fl i Lunda/Kälvesta**

inom stadsdelarna Spånga-Tensta och Hässelby-Vällingby  
i Stockholm

**Dp 2004-06696-54**

## INNEHÅLL

1. **Bakgrund**
2. **Hur samrådet bedrivits**
3. **Sammanfattning**
4. **Länsstyrelsen**
5. **Lantmäterimyndigheten**
6. **Sakägare och boende**
7. **Remissinstanser**
8. **Övriga**
9. **Stadsbyggnadskontorets slutsats**

### 1. BAKGRUND

Småa är intresserade av att bygga småhus på en del av fastigheten Lunda 6:1. Dåvarande Gatu- och Fastighetsnämnden har anvisat mark till företaget för detta ändamål. Stadsbyggnadsnämnden beslöt i maj 2004 att planarbete i syfte att pröva möjligheten att uppföra cirka 40 småhus skulle påbörjas.

Bebyggelsen utformas som kedjehus och radhus i två våningar med möjlighet till inredningsbar vind. Bebyggelsen grupperas kring en gemensam gatuslinga. Området angörs via Tumultgränd i vars förlängning en ny angöringsväg anläggs.

### 2. HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Ett program upprättades och sändes ut för remiss och samråd den 5 april 2005. Remisstiden gick ut den 31 maj. De boende fick information om förslaget via annons i lokaltidningen "Mitt i" samt genom lappar som sattes upp i närområdet. Under samrådet fanns förslaget tillgängligt på Tekniska Nämndhuset, biblioteket i Spånga samt Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning i Hässelby.

Öppet hus hölls den 12 april 2005. Mötet besöktes av ett sextiotal personer.

Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av programsamrådet den 19 januari 2006 och beslöt att förslag till detaljplan skulle upprättas med stadsbyggnadskontorets förslag till förändringar. Det innebar bland annat att de föreslagna kedjehusen mot terminalområdet förändrades till radhus.

Ett förslag på detaljplan har upprättats och var ute på samråd under tiden 21 februari – 18 april 2006. De boende har fått information om förslaget via annons i lokaltidningen "Mitt i" samt genom lappar som satts upp i närområdet.

Öppet hus hölls den 20 mars 2006 i Sörgårdsskolans matsal. Mötet besöktes av drygt sextio personer.

Under samrådstiden har förslaget funnits tillgängligt på Tekniska Nämndhuset, biblioteket i Spånga samt Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning i Hässelby.

### 3. SAMMANFATTNING

Under samrådstiden har 34 svar kommit in varav en lista med 17 namnunderskrifter. Fem tillstyrker eller har inga synpunkter på planförslaget, tolv lämnar synpunkter medan sju (varav namnlistan är en) avstyrker förslaget.

#### *Tillstyrkan eller inga synpunkter*

Spånga – Tensta stadsdelsnämnd  
Stokab  
Järfälla kommun  
Trafikkontoret  
Marknämnden

#### *Synpunkter*

Länsstyrelsen  
Lantmäterimyndigheten  
SISAB  
Stockholms stadsmuseiförvaltning  
Stockholm Vatten  
Stadsbyggnadsnämndens handikappråd  
Renhållningsförvaltningen  
Stockholms Brandförsvär  
Fortum  
Susanne Blomberg och Pekka Kähkönen  
Börje Andersson och Mona Wetterström Andersson  
Nina Hjerpe m fl

#### *Avstyrker*

Miljö- och hälsoskyddsgruppen  
Schenker Property Sweden AB  
Aniaras samfällighetsförening  
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd  
Göran och Anette Edström  
John Majling  
M Westlund



Dagmar Metz Johem  
Björn Gill  
Olle och Malin Regardt  
Carl-Olof Carlsson, Rolf Einerot och Jan Edlund  
Ekonomiska föreningen Muntra Fruarna  
Helen Mikaelsson och Göran Dahl  
Maj Lis Nylander  
Maud och Ingemar Holmberg  
Monica och Bertil Celin

Lista med sjutton namnunderskrifter varav sex lämnat egna skrivelser.

Under samrådstitiden lämnade *närboende* kritiska synpunkter beträffande befärade bullerstörningar och försämrade trafiksäkerhet på grund av den ökade trafiken. Vidare var de kritiska mot att grönområdet tas i anspråk för bebyggelse och att möjligheterna till närrekreation minskar. Några närboende var positiva till bebyggelsen men menade att infart i stället bör ordnas från Bergslagsvägen.

*Järfälla kommun* såg positivt på att områden inom regionen planeras för bostäder.

*Länsstyrelsen och Brandförsvaret* menade att risksituationen behövde belysas. *Länsstyrelsen* uppmärksammade risken för ersättningsskyldighet (så kallad planskada) om möjligheterna att fortsätta bedriva verksamhet vid Lundaterminalen skulle förstöras

*Miljö- och hälskyddsnämnden* avstyrkte planförslaget och uppmärksammade stadsbyggnadsnämnden på behovet av att komplettera miljöbedömningen avseende miljöpåverkan på andra planer.

*Schenker Property Sweden AB*, som bedriver verksamhet vid Lundaterminalen, menade att det blir än fler klagomål från närboende beträffande störningar från terminalområdet genom exploateringen. Detta kan leda till att terminalområdet inte kan nyttjas fullt ut. Företaget påpekade vidare att det inte är utrett vilka andra risker som lokaliseringen intill Schenker kan medföra, exempelvis från hantering av farligt gods samt brandrisker.

*SISAB* har under arbetets gång lämnat önskemål om utökad tomt för förskolans behov. De önskar också få möjlighet att i en framtid kunna använda den nu planerade förskolan till vårdbostäder.

*Hasselby-Vällingby stadsdelsnämnd* avstyrkte planförslaget med hänvisning till att de finner det olämpligt att förlägga en väg nära förskolan samt att riskerna med anledning av närheten till Lundaterminalen inte var tillräckligt utredda.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

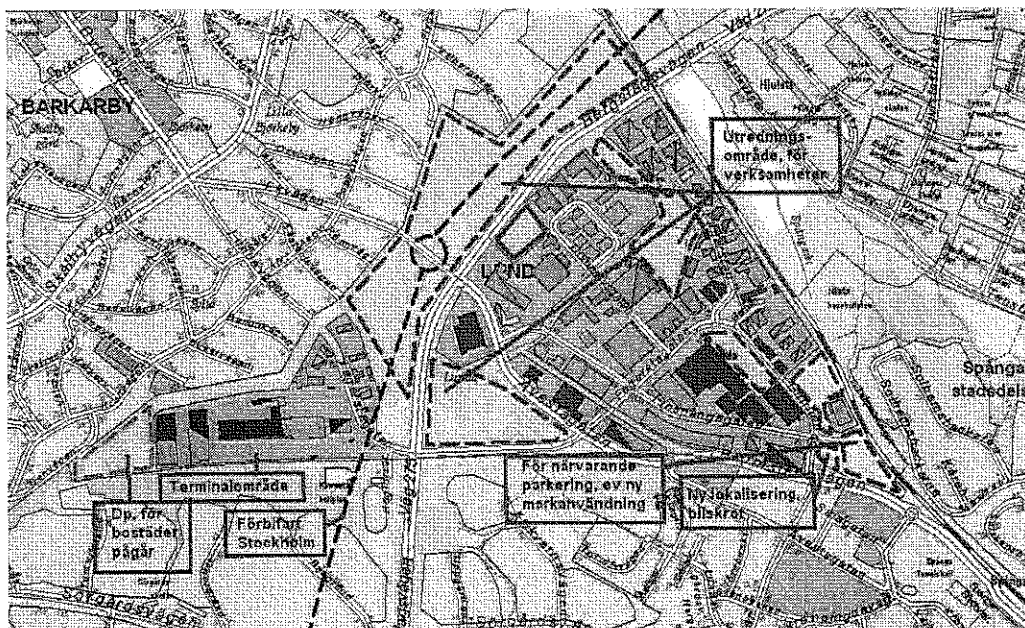
#### *Närheten till Lundaterminalen*

Efter samrådstitiden har en riskanalys upprättats och planförslaget har reviderats utifrån riskanalysens rekommendationer.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att möjligheterna att bedriva verksamheten vid Lundaterminalen inte kommer att påverkas av den planerade bebyggelsen.

Några ytterligare restriktioner eller begränsningar bedöms inte heller uppkomma för verksamheten.

Kontoret bedömer vidare att en godtagbar risksituation för de nya boende kan uppnås. Företagande och boende är i grunden inte motstående intressen utan tvärtom ömsesidigt beroende av varandra. En balanserad avvägning mellan dessa båda 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. I "Riktlinjer för företagsområden i Stockholms stad" antagna av kommunfullmäktige i mars 2008 konstateras att den västra delen av Lunda företagsområde är detaljplanelagt för industri och att området är utpekad som terminalområde i översiktsplanen från 1999. Nordöst om terminalområdet anges ett område som utredningsområde för verksamheter (Se karta nedan). För detta område anges att en lämplig utveckling skulle kunna vara att området används för transportintensiva och störande verksamheter. Ett område för utökning av Lundaterminalens verksamhet västerut bör sökas inom detta utredningsområde. Planförslaget innebär därför inget hinder för Lundaterminalens utveckling.



Utdrag ur "Riktlinjer för företagsområden inom Stockholms stad", Lunda

Den momentana ljudnivån nattetid överstiger vid enstaka tillfällen riktvärdet 55 dBA nattetid. Det finns inga uttalade avstegsfall vad gäller industribuller som det gör för trafikbuller. Mindre överskridande av gällande riktvärden för externt industribuller bör kunna accepteras då det sällan är helt tyst i ett tätbebyggt område med närhet till stora vägar och verksamhetsområden.

#### *Buller och trafik vid Tumultgränd*

Tumultgränd är dimensionerad för den trafikökning som den tillkommande bebyggelsen genererar. Bullret från trafiken kommer fortfarande att vara under riktvärdena även efter exploatering.

#### *Fornlämningar*

Bebyggelsen har dragits västerut så att en stor del av fornlämningarna ligger utanför planområdet. En grav finns kvar inom området. Avsikten är att bevara

graven. Den skyddas genom en planbestämmelse som anger att platsen inte får bebyggas. Eventuellt kan en antikvarisk utgrävning komma att krävas.

### Rekreation

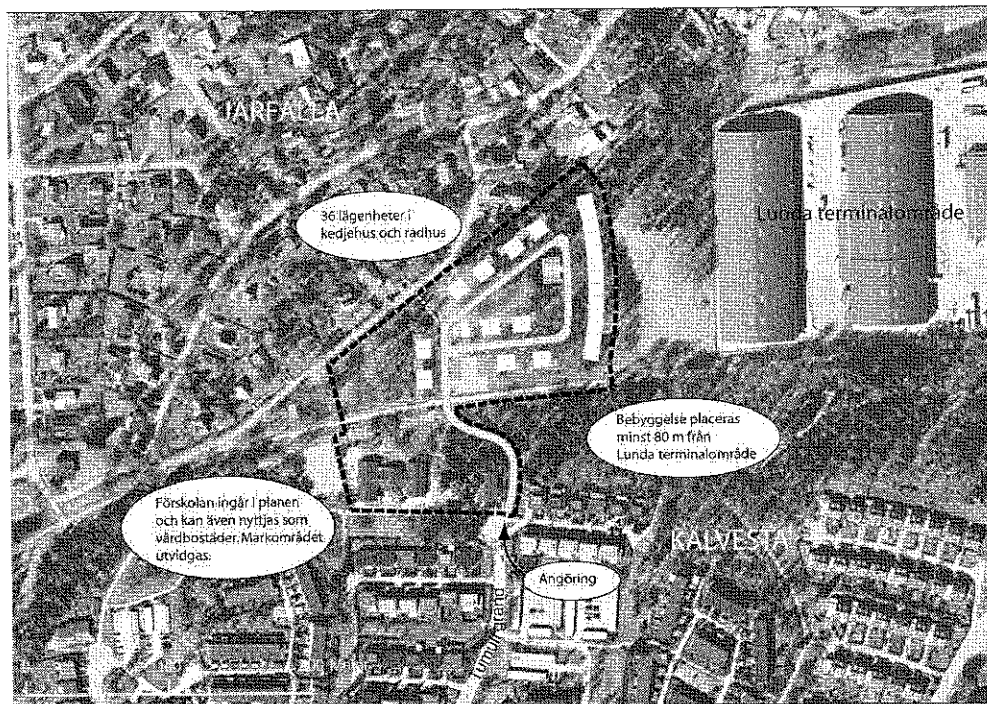
En större del av naturområdet mellan terminalområdet och det planerade bostadsområdet kommer att bevaras i och med att den tillkommande bebyggelsen flyttas. I stället blir ett skogsparti i anspråktaget för bebyggelse.

### Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning visar att samtliga prover av de analyserade ämnena understeg riktvärdet för känslig markanvändning inom kvartersmark. Även kring banvallen bedömdes riskerna för föroreningar som små.

Stadsbyggnadskontoret föreslår stadsbyggnadsnämnden att låta ställa ut detaljplaneförslaget med följande justeringar:

- Utförd riskanalys biläggs planhandlingarna.
- Föreslagen bebyggelse flyttas västerut så att ett avstånd om minst 80 meter till Lundaterminalen erhålls.
- Plankartan kompletteras med bestämmelser beträffande entréernas placering samt att balkonger inte får vetta österut.
- Planbeskrivningen förtydligas beträffande påverkan på andra planer.



Utställningsförslaget

#### 4. LÄNSSTYRELSEN

##### ***Förorenad mark***

Länsstyrelsen förordar att en miljöteknisk markundersökning genomförs för att kartlägga eventuell förekomst av markföroreningar.

##### ***Buller***

Länsstyrelsen anser att det inte kan uteslutas att överskridande av riktvärdet 40 db(A) kan komma att överskridas. Länsstyrelsen bedömer därför att det finns risk för att den planerade bostadsbebyggelsen kan komma att bli olämplig med hänsyn till de boendes hälsa.

##### ***Risk***

Länsstyrelsen saknar, tidigare efterfrågad, beskrivning av vad som lagras i de stora hallbyggnader som ligger i anslutning till aktuell plan. Det finns risk för att innehållet i hallbyggnaderna närmast planerad bebyggelse, vid en eventuell brand, kan medföra en allt för stor brandbelastning på tillkommande bebyggelse. Detta medför i sådana fall att någon form av riskreducerande åtgärd är nödvändig. Länsstyrelsen råder till dialog med Stockholms brandförsvaret.

##### ***Mellankommunal samordning***

Länsstyrelsen förutsätter att Järfälla kommun bereds tillfälle att framföra synpunkter på planförslaget och konstaterar samtidigt att Järfälla saknas i den till handlingarna hörande sändlistan.

##### ***Allmänt intresse***

Enligt länsstyrelsens mening finns det ett allmänt intresse att värna en fortsatt verksamhet i det angränsande terminal- och verksamhetsområdet, bland annat därför att terminalen har stor betydelse för Stockholmsområdets försörjning. Kommunen bör betänka eventuella konsekvenser av ekonomisk art (planskada) om befintlig verksamhet i intilliggande område inte kan bedrivas vidare.

##### ***Miljöbedömning***

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande inte kan anses medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 11 § första stycket miljöbalken.

##### ***U-område***

Planen kompletteras med u-områden enligt Fortums önskemål.

#### 5. LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten föreslår några tillägg i genomförandebeskrivningen som rör de fastighetsrättsliga frågorna.

I övrigt har Lantmäterimyndigheten inget att erinra.

## 6. SAKÄGARE OCH BOENDE

**Aniaras samfällighetsförening** (representerar 92 radhus- och kedjehusägare) Föreningen yrkar att planeringsarbetet avbryts när det gäller Lunda 6:1 m fl fastigheter. Dessa ytor bör även fortsättningsvis disponeras för rekreation, lek och friluftsliv.

Föreningen kan inte acceptera att promenadstråket på gamla banvallen avvecklas eller att banvallen i framtiden ska korsas av biltrafik. Skogspartiet används som lek område av barn i alla åldrar och banvallen nyttjas av både närboende och boende längre bort som motions- och cykelstråk samt skidåkning vintertid.

Området är olämpligt för bostadsbebyggelse beroende på störningar, t ex buller och avgaser från terminalområdet.

Föreningen ser särskilt allvarligt på den våldsamma trafikökning på Tumultgränd som skulle inträffa om planerna förverkligas. Tumultgränd är en lokal gata, som inte alls är dimensionerad för detta.

Om planerna – trots protester – skulle genomföras, måste trafiken till det nya området ledas från Bergslagsvägen och Fagerstagatan på gamla banvallen så att infart via Tumultgränd förhindras, hävdar föreningen bestämt.

Föreningen noterar att de tidigare föreslagna kedjehusen ersatts med radhus, så att huslängan ska utgöra bullerskydd mot terminalområdet. En lösning som knappast är attraktiv för dem som ska bo i husen.

**Göran Torén, Tumultgränd 30**, menar att trafiken på Sörgårdsvägen kommer att öka väsentligt och att den redan idag är störande då tung trafik är tillåten. Tumultgränd blir också störd av det nya byggnadsområdet.

Vintertid plogas bara en trottoar och gatan är svårframkomlig.

Göran anser att om man tar hänsyn till alla enhälliga protester så är utfart mot Bergslagsvägen via terminalområdet det enda riktiga.

**Björn Gill, Tumultgränd 13**, påpekar att det aktuella området används flitigt. Enligt politikerna är det viktigt att fler rekreationsområden skapas i storstäderna. Det aktuella området är redan ett rekreationsområde fritt från biltrafik och kommer att förstöras om det byggs bostäder. Det som blir kvar har ringa värde ur natursynpunkt.

Banvallen är huvudstråk för alla människor som nyttjar friområdet. Blir det biltrafik där medför det stora risker.

Bebyggelsen kommer att kräva daghemsutbyggnad vilket blir en belastning på området som redan nu har svårt att tillhandahålla platser inom barnomsorgen.

Björn Gill menar att det som är relevant är hur de boende och dagisföräldrarna upplever trafiksituationen. Kaos i trafiken morgon och kväll på grund av dagis med 90 barn som ska lämnas och hämtas. Vidare anser Björn Gill att trafikmätningen var felaktig. Mätslangen lades ut vid guppet vilket fick till följd att

hastigheten dämpades. Vidare var dagis stängt en viss tid under mätningen. Skulle man ändå bygga i området får man göra infarten någon annanstans menar Björn Gill och hänvisar till Länsstyrelsens avslag 30/10-05 gällande byggande av förskola på grund av för stor trafikbelastning för de boende i Kälvesta 1:3. Att trafikflödet är vanligt förekommande på bostadsgator i regionen stämmer inte menar Björn Gill. Det är heller inte lämpligt att göra om parkvägen till bilväg då det är för smalt mellan husen vilket kan leda till vibrationer i husen.

Radhusen som ska vara "Bullerplank" har treglasfönster vilket inte hindrar buller att nå in i bostäderna. Även runt gavlarna och över taken letar sig bullret in på den s.k. bullerfria sidan så att även övriga hus kommer att störas av oljud.

Björn Gill påpekar slutligen att avståndet från lastbilterminalen till husen är 40 meter och inte 120 meter som det står i beskrivningen. Terminalen har också stark belysning nattetid som stör de boende i området.

**Helen Mikaelsson och Göran Dahl, Kronvägen 29 A**, vidhåller tidigare protester mot den planerade bebyggelsen som framfördes i programsamrådet (kopia på protestlista med 17 underskrifter bifogas).

I planbeskrivningen och MKB:n påstås felaktigt att riktvärdena för buller kan innehållas vid den planerade bebyggelsen. Dock visar mätningar från Ingemansson att gällande riktvärden för externt industribuller nattetid överskrids. Ingemanssons har bedömt bakgrunds nivån som försumbar vid mättillfället. Vidare påstås i MKB:n att "mindre överskridanden av gällande riktvärden för extern industribuller bör kunna accepteras". Buller mäts med en logaritmisk skala varför en fördubbling av avståndet till bullerkällan endast innebär en sänkning med 6 dBA. Ett överskridande med 4 dBA är inte ett mindre överskridande och kommer sannolikt inte accepteras. Att bygga bostäder så nära Schenkers verksamhet kommer med all säkerhet att medföra bullerstörningar för de boende och medföra framtida konflikter.

Man har vidare inte utrett vilka andra risker som lokaliseringen intill Schenker kan medföra, exempelvis från hantering av farligt gods samt brandrisker. Detta bör vara ett krav om man vill frångå det rekommenderade skyddsavståndet på 500 meter från denna typ av anläggning.

Förslaget innebär att man bebygger ca 60 % av grönområdet och delar upp kvarvarande yta i två mindre delar. Att anlägga en "park" på den ena delen (ca 25 % av ytan) påstår man kompensera förlusten av att ta detta grönområde i anspråk. Åtgärden är ingen kompensationsåtgärd och resonemanget är närmast genant. Man bör medge att den planerade bebyggelsen innebär en förlust för närvarande och kommande generationer i Stockholm och Järfälla.

Vad anläggandet av "parken" innebär i form av ingrepp i befintlig växtlighet, löpande underhåll etc. framgår vidare inte. Underhållet med röjning av sly i området är redan idag eftersatt vilket gör de boende mycket tveksamma till vad anläggandet av en "park" skulle betyda. Vi ser det som mycket viktigt att man inte gör ingrepp i det obebyggda området som innebär ökade störningar (insyn, ljusstörningar på natten samt buller) på deras hus från Schenkers verksamhet.

En stig med "offentlig" karaktär planeras ca 3 meter från tomtrönsen vilket kommer att medföra ökad insyn och störningar. De ser inget motiv för denna stig och anser att den ska tas bort från förslaget. De som använder befintlig stig idag gör det för att utnyttja grönområdet vilket försvinner med planerad bebyggelse.

Deras intryck av processen för samråd är att det enbart verkar vara ett "spel för galleriet" och man har i förväg bestämt sig för att bygga oavsett vilka argument som framförs. Planerna innebär att man avviker från gällande riktlinjer och rekommendationer beträffande miljömål, bullerstörningar, utformning av bostäder, skyddsavstånd mm och det finns tunga argument varför detta inte är en lämplig plats att bygga bostäder på. Samtliga remissinstanser (undantaget Spånga- Tensta) har också avslagit eller framfört invändningar.

De förstår att Stockholm har behov av flera bostäder men det måste finnas bättre alternativ än detta förslag.

**Göran och Anette Edström, Kronvägen 27**, frågar hur det kan komma sig att de som boende på Kronvägen 27 inte blir kallade som sakägare när man gjort sig besväret att ta med huset, som gränsar direkt till det aktuella området, i den modell som gjorts. Vilka är då sakägare?

Att bygga bostäder nära terminalområdet är synnerligen olämpligt tycker paret Edström som störs mycket av det buller som kommer från terminalen.

**John Majling, Banvägen 6 Järfälla**, anser att plansamrådet som hölls den 20 mars var mindre lyckat. Den disponerade tiden var för kort och förslag och frågeställningar fick aldrig diskuteras fullt ut. Dessutom borde några ansvariga politiker ha visat intresse och deltagit och därmed höjt statusen på samrådet.

Jan Majling anser vidare att den föredragande konsulten i början tog för lätt på sin uppgift innan hon ansåg allvaret i vad folk ville. Närvarande tjänstemän hade hon föga hjälp av. Diskussioner blev sällan slutförda i de delar där de närvarande begärt redogörelse och svar. Exempelvis kvarstod utan kommentarer den i planbeskrivningen felaktiga angivelsen 120 meter mellan planerad bebyggelse och terminalbyggnaden.

Att Småa AB mer eller mindre aktualiserat planområdet till bostadssökande blev en klimax i all oreda. Planarbete i sig är offentligt för den som söker vetenskap men frågan är om Småa AB bjuder på detta.

Frågor om alternativ till bebyggelseplanerna framfördes men ingen öppning erbjöds för information om det s.k. nollalternativet, där marken förblir obebyggd. Den sakredogörelse av plansamrådet som måste in till stadsbyggnadsnämnden kommer inte att kunna ge en objektiv framställning av vad som framkom.

Jan Majling hänvisar till miljöutredningen och menar att man indirekt erkänner misskötsel av rekreativvärden och bibehållandet av den biologiska mångfalden. Trots senare års frånvaro av skötsel har området behållit sin status som ett välbesökt rekreativområde och en biologisk mångfald har stannat kvar. Tex-

ten under miljöutredningens rubrik (nollalternativ) är usel läsning för den som är nogga med hänsyn till rättviseaspekter i ett planförfarande.

Angående Lundaterminalen hänvisar Jan Majling till ett utsläpp av giftiga gaser som skedde i slutet av 80-talet eller början av 90-talet från Lundaterminalens västra del. Polispersonal hade utposterats i det kringliggande området och de upplyste om att gasen kunde vara farlig för lungor och luftrör. Det området som planeras för var avspärrat.

I en programhandling med synpunkter från sakägare från Järfällasidan (17 underskrifter) angående programförslag från 2005 har påpekats störande buller från terminalområdet och den förekommande flygtrafiken samt att olyckor tidigare inträffat med utsläpp av giftiga gaser från terminalen. Ingen notering av Brommaflyget finns i detaljplaneförslagets handlingar. Jan Majling anser att miljöutredningens konsekvenssammanfattning av rubrik industribuller blir ohållbar eftersom flygbullret vissa tider slår ut värdet av utförda mätningresultat. Bullernivåer från terminalen och Brommaflyget måste vävas samman i en redovisning för att nå trovärdighet.

Angående raden med skärmande 2-plans radhus närmast terminalområdet, 40 meter i syd och 90 meter i norr, anser han blir det sämsta tänkbara livsrum för levande människor. Radhusen blir sköldar mot höga bullernivåer, ljusstrålning och eventuella olyckor. Skyddsavstånd talar man inte om i det aktuella fallet.

Radhusbebyggelsens utformning berör indirekt även Schenkers verksamhet. Samhällsnyttan i form av planerade bebyggelse invid terminalområdet hamnar inte på plussidan.

Jan Majling är starkt kritisk till hela förslaget till detaljplan och anser att den omgående bör dras tillbaka.

**M. Westlund, Tumultgränd 162** är orolig för garagelängan närmast Tumultgränd som börjat sjunka och med mer trafik och vibrationer kan den rasa. Vem betalar för detta undrar M Westlund.

M Westlund påpekar också att det är ont om parkeringsplatser i området vilket medför att några parkerar längs Tumultgränd. Detta medför att framkomligheten försämras. Blir det rikligt med snö försämras framkomligheten ännu mer. M Westlund har noterat att trafiken på Sörgårdsvägen ökat och alla följer inte hastighetsgränsen på 30 km/h. Vid infarten till Tumultgränd är det trångt, större fordon typ sopbilen har det inte lätt. M Westlund oroas för att utryckningsfordonen inte kommer fram.

De som bestämmer planerar dåligt. Det blir synd om de som ska bo i det nya området men mest synd om de redan boende som blir överkörda.

M Westlund föreslår infart via Älvkvarnsvägen som är bred, eller gör en ny väg bakom Soprangränd.

**Susanne Blomberg och Pekka Kähkönen, Tumultgränd 108**, har inget emot att bygga fler bostäder med motiveringen att man på sikt kanske får bort lastbilscentralen.



Men de motsätter sig dock att ta in trafiken via Tumultgränd. På ena sidan är det nu parkering, vilket verkligen behövs, men med ökad trafik blir det oerhört trångt. Trafiken på Sörgårdsvägen kommer också att öka vid infart via Tumultgränd.

Den naturliga infarten bör bli via Fagerstagatan och vidare på den gamla banvallen.

**Dagmar Mets Johem, Tumultgränd 184**, ifrågasätter Spånga-Tensta stadsdelsnämnds förmåga att bedöma lämplig plats för bebyggelse med terminalområdet som närmaste granne. Hon menar att man inte informerar om att området ligger intill industriområdet i byggplanerna. 500 meter är rekommenderat avstånd med 120 meter som dispens, men det riktiga avståndet är 40 meter. Området lyses dessutom upp starkt för att förhindra inbrott.

Dagmar Mets Johem nämner Tyresö som exempel på vad som kan hända (branden på industritomten). Terminalområdet är Sveriges största omlastningsområde. Av 600 000 ton är 10 % farligt gods. Vidare menar hon att boende intill Tumultgränd/Tenorgränd med uteplatser mot terminalområdet inte kan använda dessa under sommaren på grund av störningar från terminalområdet och nämner även flyget som ett stort störningsmoment.

Dagmar Mets Johem menar vidare att Spånga-Tensta stadsdelsnämnd kan ordna väg mellan planerat bostadsområde och sin stadsdel. De bör väl också vara ansvariga vad gäller skola, barn och omsorg. Eller ska Vällingby-Hässelby ta över ansvaret? Angående trafiken på Tumultgränd är den redan tillräcklig, framkomligheten är begränsad främst vintertid. Dagmar oroas över barnens säkerhet på väg till Sörgårdsskolan. Ökad trafik påverkar alla, det räcker med den s.k. "dagistrafiken".

Bebyggelsen bör lokaliseras till området vid Älvkvarnsvägen menar hon vidare. Där är det nära till bussförbindelse, deltidsförskola och Solängsskolan. Förbindelse kan också ske via Avestagatan. Ur miljösynpunkt bör detta vara ett förstahandsval för bostäder.

Om 2-3 år kommer den kvarvarande äldre befolkningen bytas ut mot barnfamiljer med större behov av platser både i förskola och i skola. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd måste planera för detta.

Dagmar Mets Johem förväntar sig och kräver att få stöd av Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnds politiker för avslag i detta ärende.

**Ekonomiska Föreningen Muntra Fruarna**, vill att förslaget på bebyggelse avslås.

Föreningen menar att beslutet om fortsatt planeringsarbete inte kan kallas annat än maktfullkomlighet då dialog och samråd saknas. De anser sig också svikna av sin stadsdelsförvaltning som ändrat åsikt i ärendet.

Föreningen vill framföra följande argument mot att byggnationen genomförs.

1. Vårt områdes enda natur- och rekreationsområde vårt namnet kommer att förstöras, vilket strider mot stadens miljö- och översiktsplan.
2. Den ökade trafiken medför en klar risk för barn till och från dagis och boende på Tumultgränd.
3. Trafikökningen strider mot Länsstyrelsens utlåtande hösten 2005. Stadsbyggnadskontoret hade samma inställning då.
4. Den föreslagna förlängningen av Tumultgränd kommer att korsa en mycket frekventerad promenad- och cykelväg, med därtill uppenbara olycksrisker.
5. Olämpligheten för bebyggelsen är uppenbar då avståndet mellan bilspedition och radhusen endast är cirka 40 meter på kortaste sträckan.

Med tanke på den senaste storbranden i Tyresö-Trollbäcken, där bostadshusen har byggts alltför nära intilliggande industriområde och konsekvenserna av detta. Man bör därför ta lärdom av en sådan händelse så att det inte kan hända igen. Här föreligger en klar risk för en liknande händelseutveckling vid en brand inom industriområdet. Det nuvarande projektet är i det avseendet ett riskprojekt vilket våra politiker bör vara kloka att inse.

6. Det aktuella området är det enda hundrastområdet inom rimligt avstånd för hundägare i vårt område. Stockholms stads parkprogram har klassat området som lämpligt för naturlek, möjlighet till stillhet samt upplevelse av grönska och årstidsväxlingar. Förlusten av natur- och kulturmiljön kan aldrig kompenseras.

Föreningen menar att trafikbelastningen är ohållbar då 126 hushåll passerar ut och in varje dag. De hänvisar vidare till stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, 006-01-04, med 6 resor/dygn och hushåll vilket leder till 996 fordon per dygn inkluderat resor till och från dagiset. Läger man sedan till ökningen som sker vid eventuell exploatering på Sörgårdsängen blir trafikintensiteten alldeles för hög för en gata av Tumultgränds karaktär. Föreningen nämner också den besvärliga situationen vintertid då snövallarna på ena sidan av vägen tvingar upp bilarna på den fria trottoaren för att möten ska kunna ske.

De anser också att utförda buller- och trafikmätningar inte kan godkännas av de boende då de inte utförts på ett av de boende godkänt sätt.

En ökande trafik på Tumultgränd har diskuterats tidigare, så sent som hösten 2005, i samband med föreslagen utbyggnad av förskolan. Länsstyrelsen beslutade då att en utbyggnad av förskolan ej kunde komma ifråga på grund av den höga trafikbelastningen. Även Stadsbyggnadskontoret hade samma uppfattning.

Enligt Boverkets normer ska en § 43 anläggning ha ett skyddsavstånd på 500 meter. (Omklassning av § 43 anläggningar sker efter ny lagstiftning från 2004). Enligt planförslaget anges avstånd till 120 meter vilket inte stämmer. Avståndet på ritningarna är 40 meter.

Vidare hänvisar föreningen till Stockholms brandförsvars remissvar där man säger att helheten för terminalområdet och föreslagen bebyggelse måste ses över ur brand- och risksynpunkt innan en närmare bedömning kan göras av planförslaget.

Föreningen listar olägenheter för kommande bebyggelse som redan nu finns att notera.

- Terminalområdet är på natten belyst med starka strålkastare och buller från containerflytt förekommer både dag och natt.
- Riskområde för brand inom terminalområdet och sopomlastningscentralen, där mängder av pappersbalar lagras mot den gamla banvallen.

Föreningen påpekar vidare att information utgått om att två busslinjer finns lättillgängliga på Sörgårdsvägen- Tumultgränd, linjerna 116 och 119, vilket är fel. Linje 119 svänger från Sörgårdsvägen vid Basgränd in på Kärrgränd, hållplatsen ligger ca 800 meter från korsningen Tumultgränd- Sörgårdsvägen.

#### **Nina Hjerpe, Sturevägen 5 Järfälla (med 26 namnunderskrifter)**

Nina m fl vill behålla all natur i området. Naturen betyder väldigt mycket för livsglädjen och rekreation. Alla träd och växtlighet är dessutom nyttig och nödvändig för syrets skull. Allt detta påverkar alla som promenerar och vistas däromkring, även djuren blir påverkade.

**Börje Andersson och Mona Wetterström Andersson, Muntra Fruarna 13**, har inget att erinra mot bebyggelsen. Men de menar att problemet för dem som bor närmast Tumultgränd är att de kommer att drabbas av ökat buller och avgasutsläpp. Vad som skrivs om hastigheten på Tumultgränd har ingen förankring i verkligheten och tycks vara uppmätt för att få önskat resultat. Mätningen kan inte göras i anslutning till ett gupp. Medelhastigheten är absolut inte låg idag.

Vidare föreslår de nya utredningar avseende buller, avgaser och hastighet och att annan infart övervägs. Skulle det inte vara möjligt med annan infart vill de se en lösning på skydd för nuvarande bebyggelse.

**Olle och Malin Regardt, Tumultgränd 26**, ställer sig negativa till förslaget och vill att det avslås.

De menar att 40 % ökning av biltrafiken innebär en signifikant ökning av buller och avgaser. 30 fler bilar i timmen kommer att märkas för alla boende i området. De oroas också för att ökningen kan bli större och vad som då kan hända med gatan som är dimensionerad för 1000 bilar per dygn.

De anser också att det är synd att förstöra grönområdet och fornlämningarna och frågar sig om det verkligen är klokt att bygga väg utanför dagis. De undrar vidare om den planerade exploateringen av bostäder gör det ännu svårare för boende i området att få dagisplats i framtiden.

**Carl-Olof Carlsson, Tumultgränd 63, Rolf Einerot, Tumultgränd 65 och Jan Edlund, Tumultgränd 59**, har förståelse för att Stockholm är i behov av bostäder, men att det borde finnas en bättre insikt hos stadsbyggnadskontoret än att föreslå detta projekt som redan på ett tidigt stadium borde ha dömts ut.

Det föreslagna utbyggnadsområdet är en skyddszon mot befintlig godsterminal som enligt Boverket kräver ett skyddsavstånd av 500 meter. Stadsbyggnadskontoret har inte gjort någon utredning av risker som Brandförsvaret uppmanar till.

De uppfattar samrådet som hölls i mars 2006 som ett hån mot de boende i området. De synpunkter på förslaget, som boende uppmanades att lämna i programsamrådet 05-04-12, har inte tagits på allvar. Dessutom har Miljö- och hälsoskydds nämnden, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd samt Schenker sagt nej till förslaget. De anser att samtliga kringboende negligerats och körts över och upplever att det inte spelar någon roll vad de säger för politiker och tjänstemän gör ändå som de vill.

Naturområdet används flitigt av kringboende, i synnerhet av barn. Att förstöra detta område strider mot stadens översiktsplan och miljöplan. I Stockholms stads parkprogram är området värderat som lämpligt för naturlek, möjlighet till stillhet samt upplevelse av grönska och årstidsväxlingar. I stadens programförklaring 2006 står "Natur- och rekreationsområden ska bevaras och utvecklas och deras skönhetsvärden ska bibehållas". Den planerade bebyggelsen går tväremot denna politiska inriktning. Förlusten av natur- och kulturmiljön kan aldrig kompenseras.

Trafikbelastningen är idag oacceptabel på Tumultgränd. Enligt egna beräkningar är flödet 996 fordon per dygn (beräknat på 6 resor/dygn och hushåll, enligt stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, samt 4 resor/dagisbarn). Till detta kommer övriga transporter såsom sopbil, post etc. Tillkommer sedan trafik från föreslagen bebyggelse överskrider man gränsen för den trafikmängd som Tumultgränd är anpassad för.

Stadsbyggnadskontorets påstående att gångbanor på ömse sidor om vägen skapar förutsättningar för säker passage är helt felaktig. Under vintertid är ena gångvägen och cirka en meter av vägen täckt av snödrivor vilket innebär att mötande trafik tvingas köra upp på den snöfria gångbanan.

De anser också att den trafikmätning som gjordes inte är relevant. Under en av dagarna var förskolan stängd dessutom placerades mätslangarna ett fåtal meter från ett gupp.

Om naturområdet bebyggs måste angöringen gå via Tenorgränd, Soprangränd eller Bergslagsvägen.

En ökande trafik på Tumultgränd har diskuterats tidigare, så sent som hösten 2005, i samband med föreslagen utbyggnad av förskolan. Länsstyrelsen beslutade då att en utbyggnad av förskolan ej kunde komma ifråga på grund av den höga trafikbelastningen. Även Stadsbyggnadskontoret hade samma uppfattning. Sex månader senare ändrade dock stadsbyggnadskontoret uppfattning och menar att "Trafikflödet på Tumultgränd efter exploateringen är dock mycket vanligt förekommande på bostadsgator i regionen med närhet till centrumområden".

Det är mycket negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt att låta den gamla banvallen som är ett mycket populärt promenad- och cykelstråk korsas av biltrafik anser de vidare.

Enligt Boverkets normer ska en § 43 anläggning ha ett skyddsavstånd på 500 meter. (Omklassning av § 43 anläggningar sker efter ny lagstiftning från 2004). Enligt planförslaget anges avstånd till 120 meter vilket inte stämmer. Avståndet på ritningarna är 40 meter.

Vidare hänvisar de till Stockholms brandförsvares remissvar där man säger att helheten för terminalområdet och föreslagen bebyggelse måste ses över ur brand- och risksynpunkt innan en närmare bedömning kan göras av planförslaget.

Hur kan man anse att bostäder kan vara bullerskydd frågar de sig.

Terminalområdet är belyst nattetid och sprider ett gulaktigt sken över naturområdet vilket måste vara störande för presumtiva boende. Närmaste grannar kommer att vara en stor terminalbyggnad som är 15 meter hög.

De hänvisar till Miljö- och hälsoskyddsförvaltningens remissvar där man uppmanar staden att tydliggöra sina intentioner vad gäller terminalområdet.

**Maj-Lis Nylander, Tumultgränd 41**, tycker att det är förskräckligt att det inte ska finnas någonstans för barn och vuxna att ströva och må gott i. Från 70-talet och framåt har grönområdena minskat och nu tänker Ni ta vårt sista.

Maj-Lis Nylander menar att infarten ska gå via Bergslagsvägen med tanke på alla nackdelar som en infart via Tumultgränd för med sig. Trafiken på Sörgårdsvägen är redan mycket hårt belastad och den går förbi skolor och fritidshem. Det kan ta upp till 5 minuter att komma ut på Sörgårdsvägen från Tumultgränd. Dessutom är inte korsningen Sörgårdsvägen – Bergslagsvägen den bästa att ta sig igenom.

Hon kräver att trafikmätningen som utfördes i slutet av augusti görs om. Daghemmet hade inte kommit igång och mätslangen placerades vid puckeln, där ingen kör i 50-60 km/h som är den rätta hastigheten på Tumultgränd. Dessutom var det en mätning på Sörgårdsvägen veckan efter, vilket inte framgick på samrådsmötet. Vintertid finns endast en trottoar, den andra är det snö på.

**Monica och Bertil Celin, Tumultgränd 172** motsätter sig bebyggelse på nämnda tomt. De menar att det unika grönområdet används mycket flitigt som rekreationsområde för av alla barn i området. Vidare menar de att alla undersökningar verkar vara utförda på fel grunder. Bullermätningen gjordes då det var låg verksamhet hos Schenker. Verksamhetsområdet är dessutom belyst dygnet om med stora strålkastare.

Trafikmätningen borde ha gjorts vid vändplanen istället för vid infarten, då skulle trafikökningen bli procentuellt mycket större. Infarten till den nya bebyggelsen bör tas via den gamla banvallen istället för via den redan hårt belastade Sörgårdsvägen menar de vidare. De påpekar vidare att Tumultgränd som är en smal gata inte tillåter två bilar att mötas när en bil står parkerad.

**Maud och Ingemar Holmberg, Tumultgränd 192** motsätter sig den föreslagna bebyggelsen. Grönområdet används mycket flitigt av alla barn i området. De menar att alla undersökningar verkar vara utförda på felaktiga grunder. Bullermätningen utfördes under låg verksamhet vid hos Schenker. Belysningen vid terminalområdet nämns inte. Trafikmätningen är utförd vid infarten vid Tumultgränd och inte vid vändplanen som den borde. De menar att trafikökningen i så fall skulle bli mycket större procentuellt sett.

De påpekar vidare att Tumultgränd som är en smal gata inte tillåter två bilar att mötas när en bil står parkerad.

**Schenker Property Sweden AB**, anser att Stadsbyggnadskontorets förslag på förtätning av bebyggelsen i anslutning till området bör omprövas, då förslaget kan komma att inskränka möjligheten för Schenker och andra att bedriva verksamheter inom Lundaområdet. Även boendemiljön i området bör tas i beaktande. Marken som tas i anspråk för bostäder bör även fortsättningsvis fungera som parkområde. Dels för framtiden för företagen i området och för att Stockholms logistikiska förutsättningar framöver ska kunna bevaras så effektivt som möjligt.

*Förutsättningar:* Anläggningens funktion är huvudsakligen inriktad på att, genom kollektiva paket- och godstransporter, försörja Storstockholms kommun och näringsliv med varor för både industri och konsumtion. Antalet personer som helt eller delvis har sin arbetsplats på området är cirka 1000 personer. Dagligen passerar 1200 fordon varav cirka 60 % är tunga. På området lastas årligen cirka 600 000 ton gods där 10 % är klassat som farligt gods.

*Argument mot förslag på ny detaljplan:* Med tanke på nuvarande boende och deras klagomål ser Schenker just buller och dess miljöpåverkande faktorer som extra viktigt. Nya bostäder och fler människor inom området kommer att innebära att ytterligare personer blir påverkade av anläggningen. 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 och trafikbelastningen är av naturliga skäl stor och upplevs många gånger som mycket störande av de kringboende. Vi menar att det är synnerligen opassande att förtäta området med ytterligare bostäder då de nuvarande boende i området redan störs av buller.

Befintlig plan visar att området som planeras för bostäder är avsett för parkmark vilket är synnerligen passande då balansen mellan nuvarande bostäder och industriområdet bör säkerställas. Schenker menar därför att hänsyn bör tas till nuvarande plan och till de boende i området som idag värnar om att behålla områdets gröna ytor. Schenker önskar därför att den befintliga planen kvarliggjer och inte ändras.

Det är nödvändigt för Schenkers samlade logistikverksamheter på Lundaområdet att lastbilstrafiken pågår dygnet runt, vardag som helg (dock i mindre omfattning under helger), detta med hänsyn till miljömässiga restriktioner samt trafiksituationen i Stockholmsområdet. Ytterligare en förtätning av bostäder i området skulle med stor sannolikhet medföra inskränkningar i att anläggning-

arna på Lundaområdet utnyttjas fullt ut. Det skulle i så fall medföra stora problem för Schenker att fortsätta sin verksamhet på Lundaområdet. Schenkers verksamhet strävar efter att integrera en logistikverksamhet till landets huvudstad, detta helt i enighet med Stockholms stads långsiktliga planer för Lundaområdet. Lundaområdets relativa centrala läge i Stockholm har och bör fortsätta spela en viktig roll för integrerade logistik tjänster inom transportområdet.

## 7. REMISSINSTANSER

### **Marknämnden**

Marknämnden anser att planförslaget ger ett värdefullt tillskott med lägenheter i parhus- och radhus då boendeformen är attraktiv och utbudet är klart begränsat i Stockholm.

### **Stockholms brandförsvaret**

*Stockholms brandförsvaret* lämnade ett yttrande över förslag till program och flertalet av de synpunkter och frågor som förvaltningen framförde i det yttrandet kvarstår. Ytterligare oklarheter finns angående avståndet mellan planerad bebyggelse och terminalområdet. Av planbeskrivningen framgår att avståndet skulle vara 120 meter, medan avståndet enligt plankartan är knappt 40 meter.

Det är oklart om lokaliseringen av den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till boendes och övrigas säkerhet och skydd mot olyckor. Detta då det inte finns redovisat hur t.ex. en brand i magasinen eller hur ett utsläpp av farligt ämne skulle kunna påverka den planerade bebyggelsen.

Med anledning av ovanstående och förvaltningens tidigare yttrande (dnr 301-893/05) kan Brandförsvaret inte tillstyrka föreslagen detaljplan.

### **Stockholm Vatten**

*Stockholm Vatten* påpekar att befintlig spillvattenledning måste läggas om till viss del, inom detaljplanens föreslagna u-område. Omläggningen av ledningen bekostas av projektet.

### **SISAB (Skolfastigheter i Stockholm)**

SISAB har inkommit med två yttranden 2006-04-13 och 2006-10-26.

2006-04-13 planerade SISAB tillsammans med Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning att uppföra en tillbyggnad på Tumultet 1. I samband med tillbyggnaden fanns ett behov av att skapa ytterligare lektytor. För att den planerade utbyggnaden av förskoleverksamheten skulle vara möjlig hemställde de om att den nya gatans sträckning (förlängningen av Tumultgränd) ändras så att dessa nödvändiga lektytor kunde tillskapas. I övrigt hade SISAB inga synpunkter på förslaget.

2006-10-26 konstaterade SISAB att planförslaget berör deras mark och kunde godkänna detaljplaneförslaget under förutsättning att:

- Markkontoret ombesörjer och bekostar eventuell flytt av servisledningar eller andra tekniska funktioner (skyltar mm). Vidare att markkontoret upprättar och ombesörjer all hantering med fastighetsbildning, servituts-,

tomträtts- eller andra juridiska dokument. SISAB ser helst att ianspråktagen mark avstyckas från deras fastighet.

- Flytt av eventuellt befintligt staket och att garantier för detta görs innan vägbygget påbörjas för att undanröja olycksrisk. Med tanke på att verksamheten är en förskola är det av största vikt att skyddsanordningar upprättas för att eliminera olycksfall. Det är viktigt att förskoleverksamheten blir informerad om vad gäller vägplanerna och särskilt viktigt är att informationsflödet under produktionskedet fungerar.
- Att leveranser till och från förskolan inte hindras.
- Att endast en parkeringsplats tas i anspråk samt att återställande av mark vid angränsande p-plats utförs.
- SISAB förutsätter att inga kostnader med anledning av ovan faller på SISAB.

SISAB meddelar vidare att man inte längre har någon önskan om utökning av tomt enligt tidigare begäran.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* avstyrker planförslaget. Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill uppmärksamma Stadsbyggnadsnämnden på behovet av att komplettera miljöbedömningen när det gäller hur denna plan har betydelse för andra planers miljöpåverkan, i den händelse att planförslaget ändå kommer att genomföras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrker programmet för denna detaljplan med hänsyn till att konsekvenserna av ett genomförande kan påverka möjligheterna att bibehålla och utveckla ett av de få kvarvarande områden staden har kvar för industri- och transportintensiv verksamhet. MKB:n redovisade t.ex. inte vilka konsekvenser förslaget skulle medföra med avseende på företagens framtida möjligheter att utveckla sina verksamheter vid Lundaterminalen. Förvaltningen redovisade i programförslaget att ett av företagen i området har tagit upp överläggningar med staden om behovet att utöka verksamheten med plats för ytterligare traileruppställning. En tillfällig uppställning under en tioårsperiod har anvisats av staden i anslutning till området i korsningen Bergslagsvägen – Avestagatan. Förvaltningen såg detta som ett tecken på att det finns ett behov för företag att utvecklas i området. En konsekvens som kan förväntas är att företagen i ökad utsträckning måste använda terminaler nattetid, om ett ökat transportbehov inte kan tillgodoses genom markexpansion i området. En sådan förändring av företagens verksamheter är sannolikt ej möjlig att genomföra om planförslaget genomförs.

Stockholms stads upphandling av samordning av transporter stärker uppfattningen om att det finns behov att säkerställa verksamhetsområdets möjligheter att utveckla sina verksamheter. Förvaltningen bedömer att genomförandet av miljöanpassande transporter samtidigt medför behov av en intensivare användning av transportterminalerna. Transportföretagens möjlighet att effektivisera sina verksamheter på dessa platser kan medföra t.ex. behov av att använda en större del av dygnets timmar.

Förvaltningen anser att de avvikande resultaten från bullermätningarna på ett bra sätt speglar svårigheterna att mäta och bedöma vilken störning människor i realiteten utsätts för. Vad utredningen således visar är att planområdet kommer att påverkas av buller från verksamhetsområdet som såväl kan vara under som



över förekommande riktvärden. Konsekvenserna vid ett genomförande av planen blir att verksamhetsutövaren fortsättningsvis blir ansvarig för utredningen om någon i planområdet klagar över verksamheten. Förvaltningens erfarenhet talar för att planen kommer att t.ex. begränsa transportföretagens möjlighet att driva verksamhet nattetid på platsen och på sikt medföra ett minskat intresse från företagens sida att etablera eller vilja utveckla sina verksamheter på platsen. Förvaltningen bedömer därför att planen medför en sådan betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11 § Miljöbalken att miljökonsekvensbeskrivningen borde upprättas enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Förvaltningen bedömer att det från miljösynpunkt finns ett allt tydligare behov av att i detta område ställa intresset av att utveckla verksamhetsområdet före intresset att medge bostadsanvändning för ett mindre antal bostäder.

Stadsbyggnadsnämnden uppmärksammas på att miljöbedömningen bör kompletteras när det gäller hur denna plan har betydelse för andra planers miljöpåverkan, främst med avseende på verksamhetsområdets möjligheter att fortsättningsvis främja en hållbar utveckling inom transportsektorn.

#### **Renhållningsförvaltningen**

Renhållningsförvaltningen påpekar att avfallshanteringen bör samordnas vid den föreslagna gemensamma platsen enligt förslag för att möjliggöra maskinell hantering. Förvaltningen vidhåller att tung trafik i området bör undvikas. Man hänvisar vidare till bifogad PM "Information avseende avfallshandling som bör beaktas i detaljplan".

#### **Stockholms stadsmuseiförvaltning**

Förvaltningen beklagar att det aktuella detaljplaneförslaget i så hög grad inkräktar på detta naturområde med både fornlämningar och spår av äldre tiders markanvändning. Enligt förvaltningens bedömning bör både stensträngen och gravfältet (RAÅ 272) bevaras, vilket innebär att skyddsområdet till planerad bebyggelse bör vara större än vad som är fallet föreliggande förslag. Stensättningen (RAÅ 273) i bostadsområdets mitt, ligger också alltför nära lek område och planerad bebyggelse, men kan möjligen undersökas och tas bort.

Förvaltningen vill i huvudsak inte erinra mot den föreslagna bostadsbebyggelsen men anser att planen måste omarbetas i sin östra del för att bättre anpassas till fornlämningarna.

Beslut om eventuell slutundersökning och borttagande av fornlämningar fattas av länsstyrelsens kulturmiljöenhet. De fornlämningar som ska bevaras måste skyddas med stängsel under byggnationstiden så att de inte skadas. De bör där efter vårdas och skyltas.

Förvaltningen konstaterar att den plankarta som tillhör ärendet inte är korrekt vad gäller markerade fornlämningar. Plankartan bör kompletteras på denna punkt.

#### **Stadsbyggnadsnämndens handikappråd**

Handikapprådet anser att tillräcklig markyta skall avsättas så att separata gång- och cykelvägar kan separeras i enlighet med stadens utemiljöprogram, att andra typer av farthinder än gupp skall användas, att behållare för hushållssopor ska

finnas vid entréerna och att vid upprustning av lekplatsen ska den göras tillgänglig även för barn och föräldrar med funktionshinder. Rådet avstyrker trevåningshus på grund av tillgänglighetsproblem men är positiva till att hiss kan installeras. Det är också önskvärt i tvåvåningshus som rådet ändå kan acceptera.

#### **Spånga – Tensta stadsdelsförvaltning**

Förvaltningen menar att inget väsentligt har tillkommit i ärendet varför man anser att ärendet redan behandlats i stadsdelsnämnden.

#### **Trafikkontoret**

Trafikkontoret har inget att invända mot planförslaget.

**Hässelby – Vällingby stadsdelsnämnd** avstyrker förslaget med hänvisning till riskerna från Lundaterminalen. Man menar att det behövs en riskanalys som även tar upp risken för befintliga bostäder utmed Sörgårdsvägen ner mot Bergslagsvägen.

Nämnden anser vidare att det är olämpligt med den nya vägslingan så nära barnens lekgård vid förskolan och att stadsbyggnadskontoret tar hänsyn till Länsstyrelsebeslutet angående trafikökningen.

**Järfälla kommun** ser positivt på att områden planeras för bostäder och att dessa kan byggas inom regionen. Större bostadsutbyggnader förutsätter dock att befintlig eller planerad infrastruktur kan ta hand om den trafik som ett nytt område genererar. Kommunen vill i detta sammanhang framföra att det är angeläget att för Järfällas bostadsbebyggelse att avtalet mellan Stockholms stad och Järfälla om Växthusvägen kan fullföljas så att nya bostäder i Ormbackaområdet kan planeras och byggas.

#### **Stokab**

Stokab har inget att erinra mot planförslaget. De har ingen kanalisation i området.

#### **Fortum**

Fortum redovisar önskemål beträffande komplettering av u-områden och förändrad placering av E-område.

Peter Jacobsson  
Verksamhetsutvecklare