

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för Tenstaterrassen, överdäckning av E18/Hjulstavägen, i stadsdelarna Tensta och Akalla i Stockholm Dp 2015-17071**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	9
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts .....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>15</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra ca 400 bostäder, varav ca 80 är vårdbostäder, vid överdäckningen av E18 respektive Hjulstavägen. Planförslaget sändes för granskning 2019-06-26 till 2019-08-28. Under granskningen inkom 18 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller bullersituationen, farligt gods, gång- och cykeltrafik, dagvatten samt åtgärder i kulturresevatet. Kontoret bedömer att de inkomna synpunkterna kan hanteras genom vissa kompletteringar och justeringar. Inkomna synpunkter föranleder därför följande förändringar av planförslaget:

- Områden inom kulturresevatet med användningen PARK har justerats till NATUR, förutom vid centrala trappstråket.
- Vid gatans vändplaner har gatumarken utökats mot parkeringsgaragen.
- Planbestämmelser gällande buller har tillkommit.
- Möjlighet till uppställningsyta för servicefordon till pumpstationen har tillkommit.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

- Hus D har även fått användningen D1, vård- och omsorgsboende.
- Prickmark har kompletterats med att balkonger får kraga ut över denna.
- Nockhöjdsbestämmelsen har kompletterats med att ventilationshuvar, hisstoppar, solceller och dylikt får uppföras utöver angiven höjd. Dessa ska placeras minst 2,5 meter från fasadliv. Terrassräcken får placeras 1 meter från fasadliv.
- Mindre redaktionella ändringar av text på plankartan.
- Buller- och dagvattenutredningar har reviderats.
- En markmiljöundersökning har tagits fram.
- Gräns mellan kvartersmark och naturmark vid det östra kvarteret har justerats något för att öka avståndet till kulturreseptatet.
- Planbeskrivningen har justerats i enlighet med ovanstående.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bebyggelse vid överdäckningen av E18 och del av gamla Hjulstavägen. Planen syftar även till att minska E18:s barriäreffekt genom att länka Tensta med Järvafältet genom nya trapp- och gångförbindelser.

Den 300 meter långa överdäckningen är belägen i norra Tensta i höjd med Tensta vattentorn. Överdäckningen fungerar som en brygga som förenar stadsdelen med Järvafältets kulturlandskap. De ca 400 bostäderna grupperas på ömse sidor om en svängd gata och park. Gatan och husens solfjäderformade gruppering leder blicken ut i det stora landskapsrummet. Ett grönt stadsrum skapas ovan tunneltaket som inte får bebyggas av säkerhetsskäl. Den något kortare Hjulstatunneln överdäckas med bostäder (vårdboende mm) då farliga godstransporter ej passerar den tunneln. Parkeringsgarage är placerade ovan tunnelmynningarna av buller- och säkerhetsskäl. Norr om bostadshusen, i anslutning till Järvafältet, planerades i granskningsskedet ett parkområde för olika aktiviteter.

### Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2019-06-26 till 2019-08-28. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom anslag på Stockholms

stads digitala anslagstavla under tiden 2019-06-26 till 2019-08-29. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Tensta Bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### **Remissinstanser**

#### **Länsstyrelsen**

##### *Sammanfattande bedömning*

Länsstyrelsen bedömer inte att det finns skäl att anta att länsstyrelsen kommer pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen, med stöd av 11 kap. 11 § PBL, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende buller, markföreningar och risk för olyckor med farligt gods beaktas.

##### *Riksintresse – kommunikationer, flyg*

Eftersom planområdet ligger inom 60 km radie från flygplatser av riksintresse, och föreslagen bebyggelse är högre än 20 meter, behöver kommunen samråda med Swedavias Bromma och Stockholm Arlanda för att säkerställa att bebyggelsen är lämplig.

##### *Risk för olyckor med farligt gods*

Kommunen behöver förtydliga vilka trafiksiffror som ligger till grund för riskbedömningarna.

I planbeskrivningen framförs att transporter av farligt gods inte tillåts på Hjulstavägen. Länsstyrelsen har 2018-01-10 mottagit stadens ansökan om tunnelkategorisering E på Hjulstatunneln. Handläggning av ärendet pågår ännu. Kommunen har inte beskrivit mängden farligt gods som trafikerar Hjulstavägen, då planförslaget förutsatt förbud av transporter med farligt gods. Länsstyrelsen bedömer att planen är lämplig endast under förutsättning att Hjulstatunneln omklassats till tunnelkategori E.

##### *Buller*

Trafiken i och runt planområdet baseras på en prognos för år 2030. Länsstyrelsen anser att prognosen bör utgå från beräknad trafikmängd 20-30 år framåt i tiden. Även buller från fläktrum behöver hanteras i detaljplanen. Med nuvarande underlag kan länsstyrelsen inte se om fläktbullret inte överskrider de ekvivalenta riktvärdena för verksamhetsbuller.

I samrådsskedet påpekade länsstyrelsen att planbestämmelser behövs för att säkerställa den utformning som är nödvändig för att uppnå godtagbar ljudmiljö. Länsstyrelsen står fast vid att detta behöver kompletteras på plankartan. I några utsatta lägen krävs enligt planbeskrivningen tekniska lösningar då trafikbullerförordningens riktvärden vid fasad inte klaras. Dessa lägen behöver redovisas på plankartan och i planbeskrivningen. Det är lämpligt att planbestämmelser för dessa lägen formuleras så att riktvärden inte överskrids ”vid fönster” istället för ”vid fasad” om det är vad som avses.

I bullerutredningen beskrivs att lägenheter i några fall behöver förses med balkong med 75 % inglasning och ljudabsorbenter i balkongtak för att åstadkomma tyst sida för minst hälften av bostadsrummen. Med denna lösning är det angeläget att erbjuda en gemensam uteplats med god ljudmiljö i anslutning till bostaden. Enligt 4 kap. 22 a § PBL ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden av omgivningsbuller om det inte kan anses obehövt med hänsyn till bullersituationen. Redogörelsen ska visa bullervärden vid fasad och vid uteplats om sådan anordnas. Planbeskrivningen behöver kompletteras med denna information.

Länsstyrelsen påpekade i samrådet att bullerskydd behöver finnas på plats innan inflyttning sker. Avsikten är att ljudmiljön i planområdet inte ska överskrida aktuella riktvärden i något skede av genomförandet. Om kommunen vill genomföra utbyggnaden i annan ordning behöver ljudmiljön i de olika skedena redovisas. Vid behov säkerställs utbyggnadsordning med planbestämmelser.

#### *Markföroreningar*

Länsstyrelsen konstaterade i samrådsskedet att delar av planområdet består av fyllnadsmassor som i vissa fall kan innehålla föroreningar. Länsstyrelsen ser inte att kommunen har tagit hänsyn till detta i granskningsskedet. I granskningsskedet finns ingen miljöteknisk markundersökning med. Eventuella markföroreningar behandlas inte i planbeskrivningen. Kommunen behöver visa att marken är lämplig för sitt planerade ändamål avseende markföroreningar. Förreligger det någon risk för markföroreningar bör det tydliggöras hur man avser att säkerställa att risken minimeras för människors hälsa.

#### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra.

#### **Luftfartsverket**

Luftfartsverket (LFV) har inget att erinra.

#### Trafikverket

Trafikverket anser att det är viktigt att säkerställa en god framkomlighet till omkringliggande byggarbetsplatser (däribland Förbifart Stockholm) under genomförandet av detaljplanen.

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten påpekar att då kvarteret Vissinge och fastigheten Vissinge 1 i plankartan har delats i två områden med allmän plats emellan bildas ett nytt kvarter. Detta får till följd att fastigheten antingen som i normalfallet, delas i två eller, om särskilda skäl finns, kan fastigheten bestå av två områden. Lantmäteriet frågar om den nämnda allmänna platsen skulle kunna ersättas med en x-bestämmelse.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) noterar att ett flertal av deras synpunkter från samrådet har bemötts och hanterats och tillstyrker MHN planförslaget under förutsättning att:

1. Den del av parkmarken i planområdets norra del som ligger inom Igelbäckens kulturresevat utgår alternativt att parkmarken begränsas till en mindre yta och att resten av planområdet inom resevatets gränser regleras som naturmark. Träd som ligger inom den mindre parkmarken behöver då skyddas med planbestämmelser om trädfällningsförbud, marklov samt krav på återplantering.
2. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av vilka åtgärder inom kulturresevatet som förutsätter dispens och/eller tillstånd samt vilka kompensationsåtgärder (inklusive kostnader för dessa) som föreslås.
3. Planförslagets dagvattenhantering utvecklas med ytterligare reningsåtgärder och planhandlingarna förtydligas gällande dagvattenhanteringen.
4. Planbestämmelser som säkerställer att bostäderna får minst hälften av bostadsrummen orienterade mot tyst sida införs på plankartan.

Nedan redovisas fördjupade synpunkter kring punkterna 1-3.

#### *Igelbäckens kulturresevat*

MHN delar inte bedömningen att planförslaget innebär små konsekvenser för Igelbäckens kulturresevat. Den föreslagna parkmarken och aktivitetsplatsen i planområdets norra del ligger inom resevat-gränsen och att regleringen *parkmark* och förslaget aktivitetsplats innebär negativa konsekvenser för resevatets befintliga naturvärden, begränsar potentialen att utveckla naturvärdena samt att det långsiktiga

skyddet av denna del av reservatet försämras. Detta bedömer MHN inte är förenligt med reservatets syfte. MHN anser att många av de permanenta åtgärderna och tillfälliga ingreppen under byggtiden generellt är förbjudna enligt reservatsföreskrifterna och förutsätter dispens och/eller tillstånd samt kompensationsåtgärder.

#### *Dagvatten*

MHN bedömer att de dagvattenytor som föreslås i dagvatten-utredningarna inte stämmer överens med de ytor som redovisas i planhandlingarna och menar det därför är oklart om den föreslagna dagvattenhanteringen uppfyller stadens åtgärdsnivå för dagvatten, vilket planförslaget behöver göra.

MHN menar att dagvattenhanteringen behöver kompletteras med ytterligare reningsåtgärder för inte öka föroreningsbelastningen och därmed strida mot miljökvalitetsnormerna. Detta kan eventuellt innebära att mer yta måste avsättas för dagvattenhantering. Enligt reservatsföreskrifterna för kulturresevatet får Igelbäckens vattenkvalitet inte försämras men att planens dagvattenutredningar visar att föroreningsbelastningen ökar för ett flertal ämnen även med föreslagna åtgärder.

MHN anser även att informationen om Igelbäcken i dagvattenutredningen och planbeskrivningen behöver justeras då Igelbäcken från år 2021 är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv och informerar att vattenmyndigheten bedömer att det finns risk för att Igelbäcken inte uppnår god status till 2021.

#### Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser positivt på att det sker en utveckling av Tensta med bl.a. bostäder, som bidrar till att uppfylla bostadsmålet. De framför utöver detta följande synpunkter på handlingarna:

- Del av ytan för garagedfarterna (båda garagen) behöver ändras från kvartersmark till lokalgata.
- Bestämmelsen trappa behöver tas bort och bli illustrations-text istället. Avsikten är att bygga trappor men det är först vid senare projektering som möjligheten till detta kommer att fastställas.
- Det framgår inte av planhandlingarna vem som ansvarar för dagvattenmagasinet utanför planområdet.

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på att det byggs fler bostäder intill Järvafältet och att det skapas nya kopplingar som ytterligare binder samman Tensta med Järvafältet. De är även positiva till att det planeras

700 meter från befintlig tunnelbanestation. Den befintliga trafiksepareringen i Tensta försvårar för fotgängare att orientera sig i stadsdelen och önskar att nybyggnation motverkar detta.

Det är viktigt med en tillgänglig koppling mellan planområdet och Järvafältet (inklusive barnvagnsramper/cykelramper i de trappor som byggs). Om tillgänglig lösning inte är möjlig är det viktigt med en hiss, som bör vara möjlig att använda för cyklister. Trafikkontoret anser att gång- och cykelväg ner till fältet bör inrymmas (och regleras med användningsbestämmelse) inom planen.

Trafikkontoret önskar att bussförsörjningen ses över genom att hållplatslägena för buss 517 anpassas så att det finns en hållplats på lämpligt avstånd som är tillgänglig för bostäderna inom planen.

Trafikkontoret önskar förtydligande av angöring till byggnaderna. Det framgår inte om det kommer vara möjligt att köra in på entrézonerna för att angöra bostäderna eller det ska ske från gatan.

Trafikkontoret önskar att storlekarna på vändplatser vid entréerna till parkeringshusen samt mellan vårdbyggnaden och bostadshuset förtydligas och att det i båda fallen bör vara en möbleringsfri yta som motsvarar en radie om 9 meter. Trafikkontoret ser problem med placeringen av pumphuset som vetter mot Järvafältet och den regionala cykelvägen eftersom denna väntas generera tung trafik.

Bedömningen om ett parkeringstal om 0,53 platser per lägenhet för det aktuella projektet stöds av trafikkontoret. De påpekar att talet kan minska med upp emot 25% genom mobilitetsåtgärder. Även bedömningen om ett cykelparkeringstal på 2,5 platser per lägenhet samt ett behov av 23 cykelparkeringsplatser för vård och annan verksamhet stöds.

Om det inte är möjligt att anlägga gång- och cykelförbindelsen är det inte möjligt att anlägga den aktivitetsplats som föreslås, eftersom den då inte kommer kunna driftas av stadsdelen. Det föreslås att all mark inom kulturresevarsgränsen planläggs som NATUR och att de investeringar som det innebär måste finansieras av exploateringsprojektet. Trafikkontoret påpekar också att det stora antalet trappor som föreslås kommer innebära stora driftkostnader. Det är därför viktigt att kostnaden förankras med stadsdelen innan planen färdigställs. Belysningsstolpar ska placeras på allmän platsmark.

#### Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen är positiv till att utveckla Tensta med nya bostäder. De bedömer att närliggande skolor kommer ha kapacitet att ta emot det tillskott av elever som bostäderna inom planen ger

upphov till. De aktuella skolorna ligger lättillgängligt och på ett avstånd som följer stadens riktlinjer.

#### Storstockholms brandförsvär (SSBF)

SSBF meddelar att deras synpunkt från samrådet om tillgång till brandvatten inte är redovisad i planhandlingarna kvarstår. I övrigt har SSBF inget att erinra.

#### Stockholm vatten och avfall (SVOA) – VA

SVOA meddelar att förutsättningarna för anslutning av spillvatten ännu inte är lösta. Två huvudalternativ finns. Det ena innebär en spillvattenpumpstation i planområdets norra del samt tryckledningar genom området. Det andra innebär ett borrhål från Tenstaterrassens norra del ner till Järva spillvattentunnel. Planen medger båda lösningarna.

Om en pumpstation måste anläggas önskar SVOA att det ska finnas plats för en yta på 4,5 m x 12 m intill pumpstationen för att inte hindra gång- och cykeltrafiken. Sugbil kan tillåtas stå en bit från stationen förutsatt att slangdragningen medger detta och inte dras över vältrafikerade GC-vägar etc. Luktreducering kommer krävas då den planeras nära bostadsbebyggelse.

Vattenförsörjning föreslås med anslutning till högtryckszon och kan ske från Föllingegången och i Vissingebacken.

Utredningsarbete pågår om hur dagvattnet ska ledas vidare efter rening och fördröjning enligt stadens åtgärdsnivå. SVOA kommer att arbeta vidare under hösten i samarbete med Staden och Kyrkogårdsförvaltningen. Dagvattenutredningen för kvartersmark redovisar förslag som klarar stadens åtgärdsnivå medan det saknas en redovisning för vilka volymer och ytor som behövs för att uppfylla åtgärdsnivån på allmän plats. De anser också att den totala belastningen av föroreningar från planområdet (kvartersmark och allmän plats sammanvägt) bör redovisas.

SVOA tydliggör att alla VA-ledningar måste vara tillgängliga för underhåll och omläggning vilket kräver ett 8 meter brett område fritt från trappor, murar etc samt att ledningar ska förläggas i schaktbart material och inte får förläggas i lättfyllnadsmaterial.

#### Stockholm vatten och avfall (SVOA) – Avfall

SVOA ser positivt på att det planeras för maskinell insamling av både rest- och matavfall via bottentömmande behållare för husen norr om lokalgatan, samt kompletterande miljörum. De påpekar att det är viktigt att säkerställa att även boende i det östra huset får

högst 50 m till insamling av restavfall samt möjliggöra för insamling av matavfall respektive förpackningar och tidningar.

#### Swedavia

Swedavia har inget att erinra.

#### Stockholm Exergi

Stockholm Exergi meddelar att befintlig undermarksanläggning finns i området och kan påverkas. Ingen bergsprängning, spontslagning, pålning, bergtätning, borrar, linsågning, fullborrning, expanderande betong, hydraulspräckning eller liknande får utföras inom planområdet utan godkännande av Stockholm Exergi. Fjärrvärme kan erbjudas inom planområdet.

#### Svenska kraftnät

Inom aktuellt planområde har Svenska kraftnät en markförlagd 220 kV-ledning. Åtgärder som planeras i närheten av en markförlagd 220 kV-ledning behöver samrådask med Svenska kraftnät. De önskar att ledningsrätten planläggs som u-område i planen.

#### Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Bolaget förväntar sig åtgärder för att anslutna nya serviser till deras nät bevakas under ledningssamordningen. Skanova önskar så långt som möjligt behålla anläggningar i befintligt läge och om flytt eller skydd av ledning behöver vidtas förutsätter de att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

#### Byggnadsfirman Victor Hanson

Victor Hanson framför redaktionella synpunkter på planbeskrivningen. De påpekar att de räknat cykelparkeringen enligt 2,5 platser/100 kvm BTA. Victor Hanson önskar en ökad vingelmån i byggrätten norrut mot Järvafältet (från 250 mm till 500 mm) för att säkerställa att de aktuella husen verkligen hamnar 8 m från tunnelvägg. De önskar vidare attnockhöjd för det östra garaget höjs med en meter för att möjliggöra 3-våningsgarage och att balkongernas maxdjup ska ökas från 1,6 m till 1,8 m.

Victor Hanson efterfrågar justeringar av bestämmelsetexten för prickmark (så att balkonger får kraga ut) samt för f4 och b1. De önskar att mötet med allmän platsmark i norra studeras vidare i avseende markhöjder.

Brf Päronet nr 7, Skäftingebacken 21

Bostadsrättsföreningen utgår från att Vissingebackens nya förbindelse till Järvafältet endast är till för cykel- och gångtrafik.

Bostadsrättsföreningen har följande frågor kring planförslaget:

- Kommer den tilltänkta trappan vara handikappvänlig?
- Hur kommer ny bebyggelse framför Vissingebacken påverka föreningens bostäder avseende försämrad utsikt och därmed minskat värde på lägenheterna?
- Hur kommer slänten vid Vissingebacken 15 att säkras och hur nära kommer gatan till Vissingebacken 15 vara?
- Vilka störningar (damm, ökad trafik, buller) kommer byggtiden innebära för de boende i bostadsrättsföreningen?

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

- Trädfällningsförbud, marklov och krav på återplantering av träd inom parkmarks som ligger inom kulturreseptatet.
- Allmän hiss bör finnas ner till fältet om inte tillgänglig gång- och cykelväg kan anordnas.
- Risk för konflikt med cykeltrafik med föreslagen placering av pumpstation.
- Öka maxdjup på balkonger från 1,6 m till 1,8 m.
- Höja nockhöjden för det östra garaget med 1 m.
- Ersätt vårdbyggnaden med bostadsrätter i två till tre mindre punkthus.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Riksintresse kommunikationer, flyg

Stadsbyggnadskontoret har samrått detaljplanen med Swedavias flygplatser Bromma Stockholm samt Stockholm Arlanda. Bromma och Arlanda flygplatser har inkommit med svar och har inget att erinra.

Risk för olyckor med farlig gods

I riskutredningen (Riskanalys – Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby) framgår under stycke 3.3.2 *Trafiksiffror* vilken mängd trafik som utgår från i analysen. Under stycket 3.3.3 *Transporter av farligt gods* beskrivs transporter av farligt gods på aktuell sträcka. Även under *Bilaga A – Frekvensberäkningar*, under rubriken *Förutsättningar*, redogörs för trafiksiffror samt transporter med farligt gods. Enligt riskanalysen bedöms trafiken öka till år 2015 för att minska till år 2030 då förbifart Stockholm är färdigställd.

Planförslaget följer riktlinjerna vad gäller bebyggelsens placering och utförande samt fyllning på överdäckningen. Detta innebär bland annat att byggnader placeras minst 8 meter från E18:s tunnelkonstruktion. Även om trafik med farligt gods skulle öka något har de åtgärder vidtagits som krävs för att minimera konsekvenserna vid en eventuell explosion.

#### Buller

Bullerutredningen har justerats så att beräkningen är gjord utifrån beräknad trafikmängd år 2040 istället för år 2030. Utredningen har även kompletterats med buller från fläktrum. Vad gäller utemiljö redovisas nu både ekvivalenta ljudnivåer och maximala ljudnivåer. Plankartan kompletteras med följande bullerbestämmelser:

Bostadsbyggnader ska utformas så att riktvärden enligt förordningen om trafikbuller innehålls (SFS2015:216) med ändring i SFS 2017:359. Detta innebär att lägenheter mindre än 35 kvm får ha högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå från trafik vid fasad, och lägenheter större än 35 kvm får ha högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå från trafik vid fasad. Där detta inte klaras gäller att:

- minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska få högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn, samt högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid vid fasad mellan kl. 22.00 och 06.00.

Plankartan kompletteras även med att det för bostadshus 1, 6, A och D krävs tekniska lösningar för ett fåtal lägenheter för att innehålla riktvärden på bullerdämpad sida, samt att ljudnivån på gemensamma uteplatser ska klara 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

Plankartan kompletteras med en administrativ bestämmelse som säger att slutbesked för bostäder inte får ges förrän bullerskydd med en höjd av fyra meter, i form av skärm eller garage, har uppförts vid tunnelmynningarna.

Planbeskrivningen justeras i enlighet med den reviderade bullerutredningen.

#### Markföroreningar

En miljöteknisk markundersökning har genomförts men hann inte bli klar till granskningen (Golder 2019-06-27). Markmiljöundersökningen visar att fyllnadsmassorna är rena men att grundvattnet är förorenat, främst med bly. Bedömningen är att blyföroreningen inte kommer från tillförda fyllnadsmassor. En potentiell källa är trafiken. Det förorenade grundvattnet måste beaktas i genomförandeskedet om schaktning sker under grundvattennivå och hantering av länsvatten uppstår. Planbeskrivningen kompletteras om detta.

### Dagvatten

SVOA skriver att det för allmän platsmark saknas, angående dagvatten, en redovisning av vilka volymer och ytor som behövs för att uppfylla stadens åtgärdsnivå. I den reviderade dagvattenutredningen har detta arbetats in. SVOA skriver också att den totala belastningen av föroreningar från planområdet bör redovisas, där anläggningar på kvartersmark sammanvägs med åtgärder på allmän platsmark. Kontoret anser inte att detta är nödvändigt eftersom belastningen av föroreningar redan framkommer i respektive dagvattenutredning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att föroreningsbelastningen ökar för flera ämnen, trots rening. Eftersom marken idag består av naturmark/grus är det i princip omöjligt att inte åstadkomma en "försämring" efter genomförd exploatering. Detta betyder inte att miljökonsekvensnormerna för vatten kommer att påverkas negativt, vilket också framkommer i dagvattenutredningens slutsatser. All kvartersmark uppfyller 20-millimeterskravet vilket ger en god rening. Planförslagets dagvattenhantering förtydligas i planhandlingarna i enlighet med den reviderade dagvattenutredningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att informationen om Igelbäcken behöver införas eftersom den från år 2021 är en vattenförekomst. Dagvattenutredningen måste emellertid utgå från vad som gäller idag varför hänsyn inte kan tas till detta. Däremot kan det som information stå i planbeskrivningen att Igelbäcken ska bli vattenförekomst.

### Ledningar, tekniska anläggningar

För att möjliggöra angöring och uppställning av sugbil vid pumpstationen kompletteras plankartan med ett egenskapsområde inom naturmarken som tillåter uppställning av servicefordon.

Ledningsrätter som ligger på allmän platsmark behöver inget u-område i plankartan. Storstockholms brandförsvars tillgång till brandvatten redovisas inte i planhandlingarna. Placering av brandposter styrs inte i detaljplanen, med sådana kommer att finnas i enlighet med framförda synpunkter.

### Avfall

Matavfall och sorterat brännbart avfall som ska slängas i sopkassar vid hus två och fem kan nå inom 50 meter från samtliga bostadshus norr om gatan.

### Trafik, gång- och cykeltrafik

Del av ytorna framför parkeringsgaragen, vid vändplanerna, ändras till gatumark, enligt exploateringskontorets synpunkt.

Planbestämmelsen trappa justeras längst i väster till illustrationstext. Däremot behålls de två andra, i det centrala stråket och i öster, som planbestämmelse. Stadsbyggnadskontoret anser att dessa förbindelser är synnerligt väsentliga för projektet och för att uppfylla syftet att koppla ihop Tensta med Järvafältet.

Trafikkontoret påpekar att det är viktigt med en tillgänglig koppling mellan planområdet och Järvafältet. Under planarbetet har målet varit att tillskapa en tillgänglig gång- och cykelväg från terrassen ner till Järvafältet. Detta har varit en stor utmaning på grund av den stora höjdskillnaden på 10-12 meter från terrassgatan till befintlig gång- och cykelväg på fältet. Ett förslag till tillgänglig gång- och cykelväg togs fram, men på grund av befintlig strategisk teknisk infrastruktur under mark som inte går att flytta eller byggas över har anslutningen till slut visat sig ogörlig att genomföra. Det förslag som nu ligger innebär trapplösningar med barnvagnsramper /cykelramper.

Trafikkontoret anser att det är viktigt med en hiss om inte en tillgänglig koppling finns. Denna möjlighet har diskuterats tidigare inom projektet. Slutsatsen att det av flera skäl inte är en rimlig eller lämplig lösning. En hiss är dyr i drift och kan upplevas som otrygg. Den enda möjliga platsen topografiskt för en hiss skulle vara vid den västra vändplanen som också är vänd från målpunkter. I detta läge skulle en hiss komma ner till området direkt norr om E18 där tekniska anläggningar (spoltank mm) för vägen finns. Området kommer att vara relativt ogästvänligt, avsides och sannolikt otryggt eftersom det hamnar i skuggan av garage och stödmurar samt utan uppsikt från bostäder. Alternativet att integrera en allmän hiss i ett bostadsrättshus på kvartersmark är komplicerat och äger inte något intresse hos byggaktören.

Mest optimalt läge för pumpstationen är i det som föreslås i planen. Alternativ lägre västerut innebär djupt förlagda ledningar och längre ledningssträcka. Detta innebär också en större pumpstation och försämringar ut driftsynpunkt. Servicefordon angör inte pumpstationen så ofta varför konflikter med cykeltrafikanter inte kommer att bli omfattande. Planförslaget möjliggör för uppställningsplats för servicefordon vid sidan av gång- och cykelvägen för att inte förhindra cyklisters framfart.

Placering av hållplats för buss utanför planområdet är ingen planfråga. Kontoret ser det som positivt om de placeras i ett läge som förbättrar tillgängligheten till och från Tenstaterrassen.

Angöring till byggnaderna norr om gatan ska ske från gatan och inte från entrézonerna. Gatans vändplaner har en radie om 9 meter plus en möbleringsfri zon. Aktivitetsplatsen har efter granskningen utgått

och parkmarken planläggs istället som natur varför frågan om tillgänglighet ej är aktuell.

Trappornas driftskostnader avses att förankras med stadsdelen innan ett genomförande av planen. Belysningsstolpar kommer att placeras på allmän platsmark.

#### Igelbäckens kulturresevat

Större delen av de ytor inom Igelbäckens kulturresevat som föreslås som PARK i granskningen justeras till NATUR. Endast det centrala trappstråket kvarstår som PARK. Främsta anledningen är att det inte har visat sig möjligt att få till en tillgänglig gång- och cykelväg från terrassen ner till fältet. På grund av bl a detta föreslås inte heller någon aktivitetsyta inom kulturresevatet.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att planbestämmelser om trädfällningsförbud, marklov samt krav på återplantering behövs eftersom de flesta befintliga träd hamnar inom naturmark. De träd inom kulturresevatet som behöver tas ner, ligger inom ”PARK” i det centrala stråket, där en trapp- och gångförbindelse ska finnas mellan terrassen och Järvafältet. Inom denna parkyta ska även ledningar finnas som försörjer terrassen, vilket minskar möjligheten att ha träd. Även där det eventuellt ska finnas en pumpstation finns träd som behöver tas ned om denna genomförs.

Det inom kulturresevatet som kräver dispens och/eller tillstånd är växtbäddar/dagvattenhantering som föreslås inom det som planläggs som natur, den centrala trappans nedre del som ansluter till befintlig gång- och cykelväg och Stockholm Vatten och Avfalls eventuella pumpstation. Pumpstationen kommer inte att anläggas om det visar sig vara möjligt att koppla på befintlig spillvattenledning söder om planområdet genom att borra för ledning under terrassen. Under byggtiden krävs dispens för en byggvägg som behövs vid anläggandet av bland annat slänter. Byggvägens exakta läge är inte bestämd, men lämpligt är att följa den sträckning som den gamla gång- och cykelvägen hade, och som var byggvägg då befintlig terrass över E18 uppfördes, och som delvis finns spår av idag.

#### Fastigheten Vissinge 1

Stadsbyggnadskontoret föredrar att gångvägen, som ska leda från Vissingebacken till en föreslagen trappa ner till terrassen, är allmän plats. Detta innebär att fastigheten Vissinge 1 antingen kan komma att bestå av två områden eller delas i två fastigheter. Kopplingen från Vissingebacken till terrassen är endast till för gångtrafik. Trappan förses lämpligen med ramper för cykel och barnvagn för att förbättra tillgängligheten.

Utsikten från bostäderna på fastigheten Vissinge 1 kommer till viss del kommer att påverkas. Bostadshuset, Brf Päronet nr 7, ligger något högre än den närmast tillkommande byggnaden. Det innebär att den översta våningen ligger högre än de tillkommande byggnadernas tak. De nya husen norr om gatan på terrassen står i nord-sydlig riktning vilket möjliggör för siktstråk mellan byggnaderna. Avståndet till de nya byggnaderna (över 40 meter) är dessutom relativt stort. Kontorets bedömning är att förslaget innebär en måttlig påverkan på utsikten från Brf Päronet. Överdäckningen i sig har inneburit lägre buller från E18 och kommer bl a att förbättra tillgängligheten till Järvafältet. Kontoret kan inte bedöma den slutliga ekvationen angående de värdegrundande aspekterna på befintliga bostäder.

Vid vändplanen framför Vissingebacken 15 utökas gatumarken något västerut. Syftet är att kunna tillskapa en trottoar på den västra sidan av vändplanen. Trottoaren förbinder befintlig trottoar framför Brf Päronet med gångvägen och trappan som föreslås ner till den nya bebyggelsen vid terrassen.

Under byggtiden kommer troligen en byggvägg anläggas från Hagstråket till terrassen mellan befintligt garage och trafiklederna. Byggvägen avses sedan bli en gång- och cykelväg. Regler finns för under vilka tider på dygnet arbeten får utföras och hur mycket buller som får alstras, detta för att minimera störningar.

#### Övriga synpunkter

Vingelmånen i byggrätten norrut har justerats så att de är 500 mm. Nockhöjden för det östra garaget höjs inte i detaljplanen, detta eftersom kontoret menar att den höjd som nu anges möjliggör ett trevåningsgarage. Maxdjupet på balkonger justeras inte i enlighet med Viktor Hansons önskemål. Balkongernas djup begränsas i enlighet med tidigare kommunikation med byggaktören till 1,6 meter på byggnadernas långsidor. Ett mått på 1,6 meter utgör en generös balkong och påverkan på arkitekturen blir mindre än större balkonger. Planbestämmelsen för prickmark samt för f4 och b1 justeras i enlighet med Viktor Hansons önskemål.

#### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Tenstaterrassen utgör en viktig länk mellan Tensta och det stora landskapsrummet. Terrassen utgör en brygga över E18 som underlättar sambanden mellan stadsdelen och friluftslivet på Järvafältet med det planerade badet vid Eggeby gård, den nya begravningsplatsen och de boende på norra Järva. Genom överdäckningen tillförs ca 400 bostäder och den nuvarande slutna murliknande stadsfronten öppnas upp mot landskapet. Flertalet bostäder avses bli bostadsrätter vilket kan jämföras med att ca 77 procent av bostäderna i Tensta

upplåts med hyresrätt. Det planerade vård- och omsorgsboendet tillför också stadsdelen kompletterande boendeformer.

Tenstaterrassen har generellt komplicerade förutsättningar på grund av överdäckning av två tunnlar varav en med farligt godstransporter, stora nivåskillnader till Järvafältet etc. De kostnadsdrivande förutsättningarna och de begränsade exploateringsintäkterna i denna del av staden parat med ambitionen enligt fullmäktige att skapa stadsmässiga lyft i stadsdelarna kring Järvafältet har skapat flera utmaningar. En sådan är att byggnaderna mot bland annat fältet av nämnda skäl har fått en relativt hög exploatering. En annan är att de från motorleden exponerade garagen får en tilltalande gestaltning. En tredje utmaning är att tillföra Tenstaterrassen väl gestaltade allmänna utrymmen. Det gäller inte minst ett centralt parkstråk och kopplingarna med trappor ned till det stora landskapsrummet. Kontoret bedömning är att hanteringen av utmaningarna lett till ett förslag som ger ett kvalitativt tillskott till Tensta.

Kontoret bedömer att planförslaget som möjliggör ca 400 nya bostäder utgör ett viktigt bidrag för att uppnå det bostadspolitiska delmålet om 70 000 bostäder 2019-2025. Tenstaterrassen är i överensstämmelse med översiktsplanen och stadens fokussatsning på stadsdelarna kring Järvafältet.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan godkänns och översänds till kommunfullmäktige för antagande.

Louise Heimler  
planchef

Peter Lundevall  
stadsplanerare