

Samrådsredogörelse, plansamråd Detaljplan för del av fastigheten Åkermynatan 9 m. fl. samt Kärrliljan 4 i stadsdelen Hässelby Villastad, Dp 2012-14378

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| Bakgrund..... | 2 |
| Förslagets syfte och huvuddrag..... | 2 |
| Hur samrådet bedrivits..... | 2 |
| Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden..... | 3 |
| Allmänt om förslaget och utvecklingen, arkitektur och gestaltning | 3 |
| Olägenheter för grannar | 4 |
| Gator och trafik | 4 |
| Teknisk försörjning..... | 5 |
| Hälsa och säkerhet | 6 |
| Miljö- och klimataspekter | 10 |
| Övriga frågor | 11 |
| Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande | 11 |
| Föreslagna förändringar..... | 11 |
| Inkomna synpunkter | 11 |
| Statliga och regionala myndigheter och förbund | 12 |
| Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar | 17 |
| Övriga remissinstanser | 19 |
| Sakägare enligt fastighetsförteckning | 20 |
| Övriga, ej sakägare | 21 |

Sammanfattning

Planen syftar till möjliggöra nya bostäder i flerbostadshus invid Åkermymtans centrum.

Förslaget sändes ut på plansamråd den 26 oktober – 7 december 2016. Under samrådet har 19 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget och anser att området kan utvecklas men framför några få synpunkter i sak. Två sakägare har yttrat sig under plansamrådet och tillstyrker förslaget. Två boende i intilliggande kvarter framför stor oro över trafiksituationen. Dels för kollektivtrafiken, det är redan överbelastat på bussarna på morgnarna så att ibland kommer man inte med bussen, dels för Lövstavägen som inte kan hantera mer trafik. Infrastrukturen måste förbättras innan man bygger massor av bostäder.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har en flyghinderanalys genomförts och parkmarken gränsande till bensinstationstomten har utgått.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna inte föranleder förändring av förslaget utan att detaljplanearbetet bör fortsätta.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att i enlighet med översiktsplanen möjliggöra nya bostäder i flerbostadshus invid Åkermymtans centrum. De nya bostadshusen är tre, fyra och fem våningar höga. En huskropp närmast Åkermymtans centrum är åtta våningar. Sammanlagt kan ca 210 lägenheter i olika storlekar rymmas. All boendeparkering ordnas inom tomtmark. I kvarteret Kärrliljan ordnas all parkering, ca 90 platser, i garage. I kvarteret Åkermymtan ordnas en del av parkeringen, ca 25 platser, i garage och resten som markparkering. Dessutom tillkommer ca 5 nya bilplatser avsedda för centrums behov, som tillsammans med befintliga platser, men i omändrad form, ger ca 55 bilplatser.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under tiden den 26/10 – 7/12 2016. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Hässelby Villastads bibliotek i Åkermymtans centrum, Lövkojsgränd 12, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Samrådsmöte hölls den 1

november 2016, i hörsalen i Tekniska Nämndhuset, där en person närvarade.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om förslaget och utvecklingen, arkitektur och gestaltning

Det byggs så mycket lägenheter i ett område som de flesta uppskattar för att vara just en villastad. Om det nu är Stockholms Stads mål med blandad bebyggelse bör åtminstone lägenhetshusen smälta in i befintlig bebyggelse och inte vara 4-5 våningar höga.

Skönhetsrådet framför att det är stora skillnader mellan projekten i arkitektonisk gestaltning och kvalitet. Kvarteret Kärrliljan har förutsättningar att bli ett karaktärsfullt tillskott i området. Kvarteret Åkermynatan har en för brokig karaktär i höjd och uttryck.

Trafikkontoret påpekar att Stockholms stads riktlinjer för ”flexibla och gröna P-tal” kan användas i bebyggelseplanering.

Hyresgästföreningen i Vällingby vill att minst 40 % av lägenheterna i projektet byggs som hyresrätter. Efter alla ombildningar har antalet hyresrätter minskat mycket kraftigt i Stockholm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar stadsmuseets bedömning dels att förslaget inte inverkar på kulturhistoriska värden, dels att det är möjligt att bygga enligt förslaget. Planområdet är tåligt och består av en avriven tomt samt en tomt med en förskolebyggnad och parkering.

Omkringliggande bebyggelsemiljö utgörs av centrumbyggnad från 1970-talet, blandade villor och radhus, ett kvarter med flerbostadshus från 1980-talet samt markparkeringar. Kontorets bedömning är att omkringliggande bebyggelsemiljö inte påverkas negativt av föreslagen bebyggelse, och att åttavåningshuset har sin plats som markering av centrum.

Marken är i privat ägo vilket gör att fastighetsägarna har stor rådighet över vad de vill använda sin mark till. Fastighetsägarnas önskan att bygga bostäder sammanfaller helt med ett av staden prioriterat mål.

Kollektivtrafikläget, utanför tunnelbanans räckvidd, medför att fastighetsägarnas bedömning är att merparten av hushållen kommer att vilja ha egen bil. Kontoret delar den bedömningen och

ser positivt på att en stor del av parkeringsbehovet löses med underjordiska garage.

Om bostäderna kommer att upplåtas med hyresrätt eller som bostadsrätter är inte en fråga som regleras i detaljplan.

Olägenheter för grannar

Solstudier är genomförda för båda fastigheterna. De visar den skugga som de nya byggnaderna ger, vid olika tidpunkter på året och vid olika klockslag. Dels vid höst-och vårdagjämning, 21 mars/21september, klockan 09.00, 12.00, 15.00 och 18.00, dels vid sommarsolståndet, 21 juni, samma klockslag. Solstudierna redovisas i planbeskrivningen, på sidorna 30 och 31.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Solstudierna visar att omkringliggande hus och tomter inte nämnvärt kommer att skuggas av de nya byggnaderna. Den längsta skugga faller mot de närmaste tomterna i kvarteret Aklejan, nordost om Kärrliljan 4. Dessa tomter skuggas redan av en ca 2,5 meter hög granhäck i den södra tomtgränsen, mot gångvägen.

Klockan 18.00 höst- och vårdagjämning, 21 mars/21september, har solen redan gått ner varför skuggbilden är svart = helt skuggad.

Gator och trafik

Biltrafik, kollektivtrafik

Allt detta byggande ställer till med ökade trafikproblem. Ingen tar hänsyn till trafiken och Lövstavägen kan inte hantera mer trafik. Varför finns inga planer på förbättrad infrastruktur innan man bygger massor av bostäder? Kollektivtrafiken är undermålig i Hässelby Villastad. Det är redan överbelastat på bussarna på morgnarna så att ibland kommer man inte med bussen.

Gatuutformning

Vid anslutning mellan Lövkojsgränd och parkväg samt mellan Drivbänksvägen och parkväg ska lösning genomföras som underlättar cykling men förhindrar annan fordonstrafik. T.ex. sänkt kantsten vändplats, samt pollare eller annat cykelanpassat hinder på parkväg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vägnätet har i dag en större efterfrågan än befintlig kapacitet, men det är något som inte kan lösas inom detta planarbete utan behöver ses i ett större perspektiv. På sikt kommer förbifarten att avlasta en del men i närtid finns inga större planerade åtgärder.

Trafikförvaltningen (f.d. SL), med ansvar för kollektivtrafikförsörjningen, är obligatorisk remissinstans i

planprocessen. De har inte lämnat något remissyttrande hittills under processen. I planarbetet deltar också trafikkontoret, som ansvarar för stadens gator och utformningen av dessa.

När det gäller gatuutformning så är gata och park allmän platsmark över vilken staden har rådighet. Hur staden vill utforma anslutningar mellan gata och parkvägar är inte en fråga som regleras i detaljplanen. Den av trafikkontoret nämnda parkvägen mellan Lövköjsgränd och Drivbänksvägen kan behöva förses med hinder för bilar, eftersom det förekommer att bilar körs på den.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att kommunen bör säkerställa föreslagna dagvattenlösningar gällande både Åkermyntan och Kärrliljan genom planbestämmelser där så är möjligt enligt 4 kapitlet PBL. Det kan till exempel gälla markreservat för fördröjningsdiken och magasin, nödvändig marklutning m.m. Länsstyrelsen hänvisar till Boverkets hemsida gällande lagenliga planbestämmelser för dagvattenhantering.

De dagvattenlösningar som inte går att garantera genom planbestämmelser bör istället garanteras genom exploateringsavtal. Om de tilltänkta och beskrivna dagvattenlösningarna i planhandlingar och underliggande dagvattenutredningar fullföljs i exploateringskedet bedömer Länsstyrelsen att kommunen bör kunna uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att skötselplaner och dylikt säkerställer att dagvattenanläggningarna tas om hand på rätt sätt efter plangenomförandet för att deras funktion ska bibehållas.

Avfallshantering

Trafikkontoret skriver att sophantering ska ske på fastighetsmark. Vänd- eller rundkörningsmöjlighet av sophanteringsfordon måste finnas. Lyft av sopkassuner får inte ske över cykelbana.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

När det gäller reglering av dagvattenhantering handlar det främst om att skapa goda förutsättningar för att avvattna kvartersmark och allmänna platser och att reservera de markområden som behövs för att avleda och ta hand om vattnet i allmänna va-anläggningar.

Ansaret för avvattningen av kvartersmarken vilar på den enskilda fastighetsägaren. VA-huvudmannen har sedan ansvar för att ta hand om dagvattnet. När ett detaljplanelagt område ingår i ett verksamhetsområde för dagvatten har huvudmannen för

verksamhetsområdet enligt LAV, Lagen om allmänna vattentjänster, ansvar för att ordna de allmänna vattentjänster som behövs för att ta hand om dagvattnet. I huvudmannens ansvar ingår att ordna de tekniska installationer som behövs.

Ansvaret för avvattningen inom ett sådant planområde vilar på de enskilda fastighetsägarna (avvattningen inom den egna fastigheten) och på huvudmannen för de allmänna platserna (avvattningen av gator, vägar, torg och parker). Med avvattning menas då den naturliga infiltration som marken klarar och de förutsättningar marken har att leda undan vattnet.

Kommunen hanterar frågan om omhändertagande av dagvatten i genomförandeskedet, som en del i bygglovprocessen. Vid det tekniska samrådet, som följer direkt på bygglovgivning, ska exploatören, bland annat, visa att en godtagbar hantering av dagvattnet går att ordna för att kunna få startbesked. Att detta är utfört ska av exploatören visas för kommunen innan slutbevis utfärdas, innan byggåtgärden får tas i bruk.

All sophantering sker på kvartersmark. I planen är bestämmelse införd att "Nedgrävd anordning för sophantering medges på punktprickad mark". All hämtning kan ske från gata, utan lyft över cykelbana. Sophanteringsfordon som tömmer nedgrävda kassuner är längre än de bilar som tömmer enskilda sopkärl från villatomter. Befintliga vändplaner som avslutar intilliggande gator är för små för dessa fordon. Då vändplanerna inte går att bygga ut, eftersom marken inte finns, så tillåter Stockholm vatten att bilarna gör en backrörelse. Man kan tömma från både Drivbänksvägen och Lövkojsgränd.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen anser att redovisningen gällande bullret för fastigheten Kärrliljan är otydlig.

Vidare anser Länsstyrelsen att avstegsfallet, dvs att minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55 dBA ekvivalent trafikbullernivå vid fasad/fönster, ska regleras som planbestämmelse. Detta för att säkerställa att de planerade bostäderna utformas så att de får en tillräckligt god miljö ur bullersynpunkt. Länsstyrelsen förutsätter att enkelsidiga lägenheter, i fall det är aktuellt, orienteras mot den ljuddämpade sidan i syfte att uppnå en så god ljudmiljö som möjligt.

Kommunen anger i planbeskrivningen att externt industribuller från angränsande centrumanläggning påverkar planerad bebyggelse. Länsstyrelsen anser att kommunen ska utreda och redovisa industribullret till nästa skede i planprocessen.

I planbeskrivningen nämns att gemensam uteplats ska finnas med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Om uteplatsen istället ska få en ljudnivå om högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå anger kommunen att tak med ljudabsorbent troligen krävs för att skärma bullerregnet. Om kommunen tänker sig en sådan lösning vill Länsstyrelsen påtala att bestämmelsen om prickmark i så fall måste revideras och möjliggöra att skärmtak får uppföras på prickad mark.

Risk

Planerade p-platser intill Preems bensinstation utgör ett problem. Parkeringsplatser inom ett avstånd av 6 meter från centralpåfyllning accepteras normalt inte om inte särskilda skyddsåtgärder har vidtagits (vilket det inte har i planförslaget), då s.k. explosiv atmosfär bedöms kunna uppstå inom detta område och gnistbildning kan uppstå när man startar en bil.

Friskluftsintag för ventilation ska inte placeras i fasaden mot Lövstavägen och bensinstationen. Någon sådan bestämmelse finns inte på plankartan.

Miljöförvaltningen anser att dagvattenutredningen för Kärrliljan ska kompletteras med redovisning av hur recipienten Mälaren påverkas, samt att en markundersökning bör genomföras på Åkermynatan 9.

Räddningstjänst

Framkomlighet till byggnader för räddningsfordon måste beaktas. Med hänsyn till garagets placering i kv. Kärrliljan kan det bli nödvändigt att garagetaket är körbart för tyngre räddningsfordon för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod.

Om det är önskvärt från byggherrens sida att kunna nyttja räddningstjänstens stegutrustning som alternativ utrymningsväg erfordras framkomlighet och uppställningsplatser för maskinstege, gäller huvudsakligen för kv. Åkermynatans fem- och åttavåningshus.

Flyghinder

Bromma flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. En flyghinderanalys bör beställas hos Luftfartsverket innan granskningsskedet och frågan ska behandlas i planbeskrivningen. Höga byggnader och objekt kan påverka flygplatser och tekniska system kopplat till flygverksamhet.

Flyghinderanalysen innebär att en kontroll görs av flygvägar
lufttrum och teknisk utrustning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Bullerutredningen för Kärrliljan 4 är uppdaterad och redovisar de
bullernivåer som uppstår för nu föreslagen bebyggelse.*

*I planärendet framgår det av bullerutredningarna från Åkerlöf
Hallin akustikkonsult AB, daterade 2017-01-11 (Kärrliljan) och
2016-05-30 (Åkermyntan), att det går att utforma bostäderna med
lägenheter som klarar avstegsfallet. Med lämplig
byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning kan bostäder med
god ljudkvalitet erhållas på båda fastigheterna. Studierna visar att
avstegsfallet klaras så att minst hälften av boningsrummen i varje
lägenhet får en dygnsekvivalent ljudnivå utanför fasad om högst 55
dB(A) och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärden).
Uteplatser med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå och 55 dB(A)
ekvivalentnivå kan ordnas på gårdarna och även på balkonger.
Bestämmelse om detta är införd i planen.*

*Angående externt industribuller från angränsande
centrumanläggning redovisar bullerutredningen att för Kärrliljan
klaras riktvärdena för industribuller för zon A enligt Boverkets
vägledning. Inga speciella åtgärder behövs. Med speciell
utformning av balkongerna till de närmast belägna bostäderna,
redovisad i planbeskrivningen, sänks även industribullernivån vid
fasad. Den beräknas bli högst 40dB(A) dagtid, och ännu lägre
nattetid.*

*För Åkermyntan kommer externt industribuller från angränsande
centrumanläggning att vid behov dämpas så att aktuella riktvärden
klaras. Det finns en överenskommelse mellan centrumägaren, som
avser att avstycka en del av fastigheten och sälja den, och
exploatören Peab, att bullerdämpande åtgärder kommer att vidtas
på centrumbyggnadens tak för att skärma fläktbullret.*

*Parkmarken gränsande till bensinstationstomten utgår. Den var
tänkt att överföras till kvartersmark avsedd för centrumändamål,
för att utöka centrumets parkering. Eftersom erforderligt
skyddsavstånd till Preems befintliga påfyllningsstation inte kan
uppnås, kan parkering inte ordnas på platsen.*

*Bestämmelse om att friskluftsintag för ventilation inte ska placeras i
fasaden mot Lövestavägen och Lövkojsgränd har införts på
plankartan.*

Undersökning av föroreningar i mark på Kärrliljan 4 är gjord och redovisas i "Rapport - Miljöteknisk provtagning med tillhörande bilagor daterad 2012-07-10". Föroreningar efter tidigare växthusverksamhet kan ev. finnas i marken. Eftersom i stort sett allt fyllnadsmaterial kommer att bortschaktas kommer sannolikt eventuella föroreningar att schaktas bort i samband med detta. Eftersom huvuddelen av kvartersmarken kommer att bestå av tak, icke trafikerade markytor (parkering sker i garage) samt grönytor kommer mängden föroreningar som förs till dagvattennätet att bli mycket ringa under förutsättning att material i takbeläggning mm ej utförs av oskyddade ytor av koppar och zink.

En översiktlig miljöteknisk undersökningen har genomförts på aktuell del av Åkermynatan 9. Undersökningen visar att områdets södra och västra del är måttligt förorenad av metaller och att det inom ett begränsat område i den västra delen kan förekomma låga halter av bekämpningsmedel. Resultaten visar vidare att det är fyllnadsmassor som innehåller metallhalter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning, vilka är utgångspunkten för den planerade bostadsexploateringen. För flera metaller (arsenik, barium, bly och zink) överskrider halterna även Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning i flera prover. Då endast låga föroreningshalter påträffats i ytlig jord bedöms det preliminärt inte finnas några oacceptabla risker för föroreningsexponering hos människor som vistas i området med dagens markanvändning och under förutsättning att inga markarbeten utförs. Föroreningarna bedöms inte heller utgöra några oacceptabla risker för miljön eftersom spridningsbenägenheten hos de påträffade metallerna generellt är låg och då delar av området är asfalterat.

Under byggtiden bör schaktmassor kontrolleras med avseende på föroreningar.

Tillgänglighet för räddningstjänstens fordon säkerställs i planen dels genom att byggrätt för cykelförråd flyttas så att räddningsvägens bredd på minst tre meter kan klaras (Åkermynatan), dels genom bestämmelse att bjälklaget med underbyggt garage ska utföras körbart (Kärrliljan).

Luftfartsverkets flyghinderanalys visar att Bromma Stockholm Airport och Stockholm Arlanda Airport är berörda av byggnaden i åtta våningar på Åkermynatan 9. Den planerade byggnaden ligger utanför Bromma Stockholm Airports influensområde och har ingen påverkan. Flygplatsen har därför inget att erinra. Inte heller

Stockholm Arlanda Airport har något att erinra sett utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv gällande placering och höjd av byggnaden.

Miljö- och klimataspekter

Miljökvalitetsnormer för vatten

Dagvatten leds via kommunala dagvattenledningar till Lövstadiket. Detta rinner i sin tur ut i Mälaren-Görvaln, som ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Enligt 9§ i Skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde gäller att dagvatten från nya eller ombyggda hårdgjorda ytor där risk för vattenförorening föreligger, t.ex. större vägar, broar och parkeringsanläggningar, ska renas innan utsläpp till ytvattenförekomst. Dräneringssystem vid sådana anläggningar samt längs järnvägsspår ska vidare vara försett med möjlighet till fördröjning och uppsamling i samband med t.ex. kemikalieolyckor.

Ett stort antal parkeringsplatser föreligger enligt planförslaget. Enligt Länsstyrelsen behöver kommunen hitta lösningar för att rena dagvatten från dessa ytor. Planbeskrivningen nämner att ett antal olika lösningar och oljeavskiljare är en möjlig lösning. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver fastställa vilka lösningar kommunen tänker använda samt beskriva hur nödvändig rening ska ske.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

När det gäller frågan om miljökvalitetsnormer för vatten så kan kontoret konstatera att i en detaljplan kan endast sådana frågor regleras som har stöd i fjärde kapitlet i PBL. Den reglering som görs ska vara förenlig med de syften som följer av andra kapitlet i PBL.

Eftersom planområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde gäller skyddsföreskrifter som började gälla den 1 januari 2009. Hantering av dagvatten ska ske i enlighet med skyddsföreskrifterna på ett sätt som inte medför förorening av Mälarens vatten. Detta är möjligt att uppnå enligt genomförda dagvattenutredningar.

Då huvuddelen av kvartersmarken inom Kärrliljan 4 kommer att bestå av tak, icke trafikerade markytor (parkering sker i garage) samt grönytor kommer mängden föroreningar som förs till dagvattennätet att bli mycket ringa under förutsättning att material i takbeläggning mm ej utförs av oskyddade ytor av koppar och zink.

Föroreningarna inom Åkermynatan 9 bedöms inte utgöra några oacceptabla risker för miljön eftersom spridningsbenägenheten hos

de påträffade metallerna generellt är låg och då delar av området är asfalterat.

En bestämmelse om att tak inte får utföras i koppar eller förzinkad plåt är införd i planen.

Övriga frågor

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen i Vällingby har inga speciella invändningar mot byggande av fler bostäder. Hyresgästföreningen i Vällingby vill lyfta fram att man i detaljplanen tar hänsyn till behovet av hyresrätter. De vill att minst 40 % av lägenheterna i projektet byggs som hyresrätter. Efter alla ombildningar har antalet hyresrätter minskat mycket kraftigt i Stockholm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Eftersom upplåtelseform inte regleras i Plan- och bygglagen är frågan om bostäderna kommer att upplåtas med hyresrätt eller som bostadsrätter inte en fråga som regleras i detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet införs flera planbestämmelser såsom högsta tillåten byggnadshöjd för åttavåningshuset i kvarteret Åkermyntan, underbyggnadsrätt för garaget och högsta tillåten byggnadshöjd för garagebjälklaget i kvarteret Kärrliljan samt friskluftsintagens placering som riskreducerande åtgärd. Vidare har framkomlighet för räddningstjänsten säkrats.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att parkmarken gränsande till bensinstationstomten utgår. Den var tänkt att överföras till kvartersmark avsedd för centrumändamål, för att utöka centrums parkering. Eftersom erforderligt skyddsavstånd till Preems befintliga påfyllningsstation inte kan uppnås, kan parkering inte ordnas på platsen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående ändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2012-14378. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Detta förutsätter att kommunen i det fortsatta planarbetet beaktar Länsstyrelsens synpunkter gällande prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL.

Länsstyrelsen har utöver detta följande synpunkter i sak:

Riksintresse - Kommunikationer och totalförsvar

Höga byggnader och objekt kan påverka militär verksamhet samt luftfart. Kommunen ska samråda planförslag som innebär byggnader/objekt högre än 20 meter ovan marknivån och inom 6 mils radie från en statlig flygplats med Luftfartsverket samt Swedavia.

Miljökvalitetsnormer, dagvattenhantering

Dagvatten leds via kommunala dagvattenledningar till Lövstadiket. Detta rinner i sin tur ut i Mälaren-Görväln, som ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Ett stort antal parkeringsplatser föreligger enligt planförslaget. Kommunen behöver hitta lösningar för att rena dagvatten från dessa ytor. Planbeskrivningen nämner att ett antal olika lösningar och eventuellt oljeavskiljare är möjliga. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver fastställa vilka lösningar kommunen tänker använda samt beskriva hur nödvändig rening ska ske.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör säkerställa föreslagna dagvattenlösningar gällande både Åkermynatan och Kärrliljan genom planbestämmelser där så är möjligt enligt 4 kapitlet PBL.

De dagvattenlösningar som inte går att garantera genom planbestämmelser bör istället garanteras genom exploateringsavtal. Om de tilltänkta och beskrivna dagvattenlösningarna i planhandlingar och underliggande dagvattenutredningar fullföljs i exploateringsskedet bedömer Länsstyrelsen att kommunen bör kunna uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten.

Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att skötselplaner och dylikt säkerställer att dagvattenanläggningarna tas om hand på rätt sätt efter plangenomförandet för att deras funktion ska bibehållas.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

I Länsstyrelsens databas över förorenade områden finns två handelsträdgårdar inom aktuellt planområde. Länsstyrelsen kan inte bedöma om marken är lämplig för sitt ändamål eftersom hela planområdet inte är undersökt. Till granskningsskedet behöver kommunen komplettera och utöka utredningarna så att hela planområdet ingår.

Risker med transport av farligt gods

Enligt planbeskrivningen bör friskluftsintag för ventilation inte placeras i fasaden mot Lövstavägen (som utgör en transportled för farligt gods) för att minska riskerna vid en eventuell olycka med farligt gods. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver säkerställa genomförande av denna åtgärd genom en planbestämmelse på plankartan.

Geoteknik

Planbeskrivningen anger att området Kärrliljan består av lera, men de geotekniska förhållandena för Åkermymtan redovisas inte.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver revidera planhandlingarna och göra en bedömning för respektive område inom planen i vilken det tydligt ska framgå om marken är lämplig för planerad bebyggelse. Kommunens ska då även ta hänsyn till att de geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida, blötare och varmare klimat.

Buller

Planerade bostäder utsätts både för buller från angränsande centrumanläggning samt trafikbuller från kringliggande vägar.

Länsstyrelsen anser att redovisningen gällande bullret för fastigheten Kärrliljan är otydlig. Länsstyrelsen anser att kommunen måste uppdatera bullerutredningen och redovisa de bullernivåer som uppstår för nu föreslagen bebyggelse.

Vidare anser Länsstyrelsen att avstegsfallet, dvs att minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet får högst 55 dBA ekvivalent trafikbullernivå vid fasad/fönster, ska regleras som planbestämmelse. Detta för att säkerställa att de planerade bostäderna utformas så att de får en tillräckligt god miljö ur bullersynpunkt. Länsstyrelsen förutsätter att enkelsidiga lägenheter, i fall det är aktuellt, orienteras mot den ljuddämpade sidan i syfte att uppnå en så god ljudmiljö som möjligt.

Kommunen anger i planbeskrivningen att externt industribuller från angränsande centrumanläggning påverkar planerad bebyggelse. Länsstyrelsen anser att kommunen ska utreda och redovisa industribullret till nästa skede i planprocessen.

I planbeskrivningen nämns att gemensam uteplats ska finnas med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Om uteplatsen istället ska få en ljudnivå om högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå anger kommunen att tak med ljudabsorbent troligen krävs för att skärma bullerregnet. Om kommunen tänker sig en sådan lösning vill Länsstyrelsen påtala att bestämmelsen om prickmark i så fall måste revideras och möjliggöra att skärmtak får uppföras på prickad mark.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

SSBF har i tidigare skeden belyst närheten till Lövstavägen som utgör sekundär transportled för farligt gods samt planområdenas närhet till bensinstationen Preem Åkermymtan.

Närheten till Lövstavägen har SBK valt att hantera genom att använda tidigare upprättad riskanalys från som underlag (PM Riskhantering, WSP Brand Risk, Stockholm 2010-10-25). I remitterad planbeskrivningen anges, utifrån vad som framkom i hänvisad riskanalys, att " friskluftsintagför ventilation inte placeras i fasaden mot Lövstavägen. Bestämmelse om det införs i planen." SSBF efterfrågar vilka byggnader i aktuellt planförslag detta ska appliceras på. Om SBK anser att detta ska tas hänsyn till vid byggnation bör detta förtydligas och föras in som en planbestämmelse i plankartan.

Avstånd mellan planerad bebyggelse i Kärrliljan 4 och bensinstationen bör anges som avstånd mellan bensinstationens fastighet och planerad bebyggelse, då mer än centralpåfyllningen inom stationsfastigheten är intressant ur ett riskperspektiv. Avståndet mellan planerad bebyggelse och bensinstationens fastighet överstiger 50 meter och bör därav inte vara ett problem ur riskhänseende. Planerade p-platser intill bensinstationen utgör däremot ett problem.

För att Preem ska få hantera brandfarlig vara (bensin, diesel etc.) på aktuell fastighet krävs att hanteringen uppfyller kraven i Lag om brandfarliga och explosiva varor, med tillhörande förordning och föreskrifter. Utifrån denna lagstiftning finns bl.a. krav j allmänna råd avseende skydds avstånd från olika utrustning som används vid hantering av brandfarlig vätska, däribland lossningsplats för tankfordon/centralpåfyllning och avluftningsrör cistern.

Bensinstationens centralpåfyllning ligger idag intill den mark där nya p-platser är planerade. Parkeringsplatser inom ett avstånd av 6 meter från centralpåfyllningen accepteras normalt inte om inte särskilda skyddsåtgärder har vidtagits (vilket det inte har med dagens utformning), då s.k. explosiv atmosfär bedöms kunna uppstå inom detta område och gnistbildning kan uppstå när man startar en bil. Enligt detaljplaneförslaget planeras p-platser inom meter från Preems centralpåfyllning.

Parkeringsplatser på föreslagen yta kommer således att påverka Preems verksamhet. Åtgärder kommer att behöva vidtas och deras gällande tillstånd för hantering av brandfarlig vara kan behöva omprövas.

SSBF bedömer det skäligt att SBK för en dialog med Preem avseende deras verksamhet och risker som kan komma att påverka planområdet. Mark belägen inom 25 meter från bensinstationens fastighetsgräns kan beröras av krav utifrån LBE. SSBF förutsätter att Preem inte har för avsikt att utveckla sin verksamhet på aktuell plats med försäljning av fordonsgas, då det finns en helt annan riskbild i detta fall. SSBF kan gärna delta i en sådan dialog mellan Preem och SBK om så önskas.

Möjlighet till räddningsinsatser

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. SSBF anser att detta bör studeras i planprocessen, särskilt avseende planerad bebyggelse i Kärrliljan 4, där detta bedöms kunna bli ett problem utifrån tillgängligt underlag. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014 – 09 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Då planerad bebyggelse utgörs av flerbostadshus upp till 8 våningar vill SSBF poängtera att det ofta är önskvärt från byggherrens sida att kunna nyttja räddningstjänstens stegutrustning som alternativ utrymningsväg. Våra bärbara stegar når enbart upp till 4 våningar (11 meter) och för att i aktuellt fall kunna tillämpa vår stegutrustning som utrymningsväg erfordras därav i vissa fall framkomlighet och uppställningsplatser för vår maskinstege, gäller

huvudsakligen kv. Åkermyntan. Detta för att kunna nå lägenheterna belägna ovan plan 4. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i VL2014-09.

För garagen som planeras inom planområdet bör det tas hänsyn till om garaget ska vara körbara för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagens placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras - antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Utifrån SSBF:s underlag finns konventionellt brandvattensystem i omgivande gator till planområdet. Det kan eventuellt bli aktuellt att komplettera systemet med ytterligare brandpost för att avstånd till angreppspunkt ej ska bli för långa (överstiga 75 meter). Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-12.

Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i egenskap av den myndighet som ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Utgångspunkten är ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Planförslaget för Åkermyntan beskriver nya byggnader om 4-5 våningar samt en byggnad med 8 våningar.

Bromma flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. I riksintresset flygplats ingår influensområden vad gäller höjdrestriktioner. Det innebär att byggnader och anläggningar inte får genomtränga angivna hinderytor. Troligen är detta inte ett problem i detta fall men en flyghinderanalys bör ändå beställas hos LFV innan granskningsskedet och frågan ska behandlas i planbeskrivningen.

Höga byggnader och objekt kan påverka flygplatser och tekniska system kopplat till flygverksamhet. Som ett högt objekt räknas 45 m över mark inom sammanhållen bebyggelse och 20 m inom annat område. Flyghinderanalysen innebär att en kontroll görs av flygvägar luftrum och teknisk utrustning. LFV är själva sakägare för CSN-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance).

Swedavia/Bromma flygplats, LFV och Försvarsmakten är inte med på sändlistan. Dessa bör ges tillfälle att yttra sig. Trafikverket

önskar även informera om att den högsta höjden för objekt även omfattar tillfälliga hinder såsom byggkranar.

Trafikverket anser att högsta tillåtna byggnadshöjd ska framgå av plankartan innan granskningsskedet. I övrigt har Trafikverket inga synpunkter på planförslaget.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Har inga synpunkter.

Exploateringskontoret

Kontoret är positivt till att fler bostäder byggs i området och tillstyrker därmed förslaget. Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal upprättas mellan bolagen och Exploateringsnämnden.

Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden är positiv till förslaget men vill särskilt påpeka att det är mycket angeläget att genomförandet av detta detaljplaneförslag sker i samklang med genomförandet av detaljplanen för Snödroppen 28. Det är viktigt med anledning av att den föreslagna förskolan vid Snårvindevägen inom fastigheten Snödroppen 28, ska ersätta den befintliga förskola inom fastigheten Åkermysantan 9 som ska rivas för att ge plats åt nya bostäder. Den planerade förskolan vid Snårvindevägen bör alltså stå klar innan förskolan vid Åkermysantan 9 rivs eftersom det annars kan bli svårt att erbjuda plats för dessa barn.

Stadsdelsnämnden är positiv till att det uppförs flerbostadshus i området och att planområdet utökas att även gälla den idag obebyggda fastigheten Kärrliljan 4. Stadsdelsnämnden har behov av gruppboende för funktionsnedsatta inom den planerade exploateringen.

Stadsdelsnämnden har sedan tidigare fokus på trygghetsskapande insatser runt Åkermysantans Centrum. En utveckling av området med nya bostäder och en förbättrad stadsmiljö kan lyfta området till att bli ett mer levande centrum med ökad trygghet och fortsatt utveckling av området som följd.

Stadsdelsnämnden anser i övrigt att det är viktigt att säkerställa en god boendemiljö i planområdet. Trafikmängderna förväntas öka vid den intilliggande Växthusvägen med höjda bullernivåer som följd, det är därför viktigt att hitta bra planlösningar som skyddar boendemiljön från trafikbuller. Buller från bland annat transporter till och från Åkermysantans centrum samt lastning och lossning är

också bullerkällor som måste beaktas vid framtagandet av bra planlösningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö - och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Dagvattenutredningen för Kärrliljan kompletteras med redovisning av hur recipienten Mälaren påverkas
2. En markundersökning genomförs på Åkermynatan 9

Trafikkontoret

Växthusvägen kommer i mars 2017 få ökat trafikflöde uppemot 12000 f/d då anslutning till Järfälla öppnas. Korsningen mellan Drivbänksvägen och Växthusvägen blir tidvis hårt belastad men är reglerad med trafiksignalanläggning. Översyn kan vara nödvändigt. Korsningen mellan Lövköjsvägen och Lövestavägen bör ha omkring samma trafikbelastning med tanke på att ny bebyggelse ersätter tidigare trafikallstrande verksamhet. Åtgärder kan behövas när Riddersvik bebyggs och trafiken på Lövestavägen antas öka.

Angöring och parkering

Stockholms stads riktlinjer för ”flexibla och gröna P-tal” kan användas i senare bebyggelseplanering. I planen skall även användas riktlinjer enligt ”cykelparkeringstal i nyproduktion”. Revidering av antalet cykelparkering och placering av dessa behövs. Besöksparkering för cykel kan inte vara i låst utrymme.

Viss bilparkering är tänkt för handel i Åkermynatan. TK önskar att det i fortsatt arbete förtydligas hur parkeringsplatserna regleras för att säkerställa för ändamålet avsedd användning.

Omfattning och trafikallstring

De två fastigheterna planeras få omkring 210 fastigheter och utökad centrumparkering. Översiktligt beräknad biltrafikallstring är ca 1000 f/d. Ny allstring ersätter till viss del befintlig verksamhets allstring.

Sophantering ska ske på fastighetsmark. Tillse att vänd- eller rundkörningsmöjlighet av sophanteringsfordon finns. Lyft av sopkassuner får ej ske över cykelbana.

Gatuutformning

Vid anslutning mellan Lövköjsgränd och parkväg samt mellan Drivbänksvägen och parkväg ska lösning genomföras som underlättar cykling men förhindrar annan fordonstrafik. T.ex. sänkt kantsten vändplats, samt pollare eller annat cykelanpassat hinder på parkväg.

Stockholms stadsmuseum

Museet har tidigare haft behovsbedömningar för detaljplan och då bedömt det möjligt att bebygga områdena. I aktuellt detaljplaneskede har museet inga ytterligare synpunkter och bedömer att förslaget inte inverkar på kulturhistoriska värden. Planområdet är tåligt och består av en avriven tomt samt en fastighet med en förskolebyggnad och parkering. Omkringliggande bebyggelsemiljö utgörs av centrumbyggnad från 1970-talet, blandade villor och radhus, ett kvarter med flerbostadshus från 1980-talet samt markparkeringar, vilka anses inte påverkas negativt av föreslagen bebyggelse. Museet ser det möjligt att bygga enligt förslaget.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet har ingen erinran mot att fastigheterna ifråga bebyggs med bostäder. Enligt rådets uppfattning är det dock stora skillnader mellan projekten vad gäller arkitektonisk gestaltning och kvalitet.

Rådet anser således att förslaget för nya bostadshus i kvarteret Kärrliljan har förutsättningar att bli ett karaktärsfullt tillskott i området och tillstyrker därför planförslaget i denna del. De nya bostadshusen i kvarteret Åkermynatan anser dock rådet har en för brokig karaktär i höjd och uttryck. Byggnadshöjden är dessutom omotiverat hög i den del som ur stadsbildsperspektiv ligger bakom centrumanläggningen, huset markerar inte centrum på det sätt höghus ofta gör i ytterstaden. Rådet anser att den föreslagna bebyggelsen i detta kvarter i skala bör förhålla sig till den befintliga bebyggelsen i kvarteret Åkermynatan, d.v.s. max 4-5 våningar, att byggnaderna får en mer sammanhållen gestaltning samt att parkeringen löses med parkeringsgarage under kvarteret och inte genom markparkering som omgärdar det nya bostadskvarteret. Rådet avstyrker därmed förslag för detaljplan för kvarteret Åkermynatan.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Har inga synpunkter.

Övriga remissinstanser

Ellevio

Har inget att erinra.

AB Fortum Värme

Fortum värme kan erbjuda fjärrvärme.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen i Vällingby har inga speciella invändningar mot byggande av fler bostäder. Hyresgästföreningen i Vällingby vill lyfta fram att man i detaljplanen tar hänsyn till behovet av hyresrätter. De vill att minst 40 % av lägenheterna i projektet byggs som hyresrätter. Efter alla ombildningar har antalet hyresrätter minskat mycket kraftigt i Stockholm.

Preem AB, genom Fredrik Brännström, fastighetsekonom
Preem AB, som bedriver bensinstationsrörelse på Åkermynatan 8, Lövkojsgränd, vill göra kommunen uppmärksam på de skyddsavstånd som gäller för den verksamhet som de bedriver i området enligt bifogade fem bilagor. Erforderligt skyddsavstånd avseende regler om hantering av brandfarlig vara samt boverkets rekommendationer (bättre plats för arbete) måste respekteras i planarbetet.

Avståndet från Preems påfyllning till tänkt utökad parkering måste beaktas även det (även som bilaga), bland annat rökförbud.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Kai Cseresnyés och Joakim Falck, Aklejan 7

Vi har gått igenom det nya detaljplaneförslaget för fastigheten Åkermynatan 9 och fastigheten Kärrliljan 4 i stadsdelen Hässelby Villastad, och för vår del godkänner vi det i sin helhet.

Fastighetsaktiebolaget Kärrliljan 1, Norge Postboks 1735 Vika, 0121 Oslo genom NAI Svefa, som företräder Kärrliljan 1:s fastighetsägare.

Fastigheten Kärrliljan 1 angränsar till det föreslagna planområdet, fastighetsägaren är positiv till den pågående utvecklingen av området och till innehållet i det förslag till detaljplan som nu är utsänt på samråd. Detaljplanen i övrigt är genomarbetad och tydlig, men det kan noteras att det i planbeskrivningen anges att det ska införas bestämmelser om att friskluftsintag för ventilation inte ska

placeras i fasaden mot Lövvästvägen. Någon sådan bestämmelse finns inte på plankartan.

Vidare har inte heller det yttrande som ägaren av Kärrliljan 1 lämnade på programhandlingen, tagits med i programsamrådsredogörelsen.

Övriga, ej sakägare

Jill Staveley Öhlund, utan adress, bor vid Åkermynatan och är väldigt trött på att det byggs så mycket häromkring redan (Lövvästvägen vid Statoil t.ex.) och planer på att bygga mer (Riddersvik och nu det här) när INGEN tar hänsyn till trafiken! Det är redan överbelastat på bussarna på morgnarna så att ibland kommer man inte med bussen. Det har varit prat om att dra in flerturer på bussarna häromkring men efter många protester, med all rätt, så låter de bli nu. Men detta är i vanlig rusningstid när de flesta av oss arbetar. För att inte tala om trafiken på Lövvästvägen fram till Vällingby rondellen i.o.m pågående byggnationer längs vägen! Ni MÅSTE ta hänsyn till trafiken innan ni börjar bygga fler bostäder!!!! Det gäller bara pengar för de som bygger men ingen tänker på vilket helvete vi som bor här får när det bara byggs och byggs. Lövvästvägen kan INTE hantera mer trafik!!!! Och med över 200 bostäder som redan byggs längs vägen samt dessa andra planerade byggen kommer det bli en hel del människor till som ska ta sig runt. Snälla ta upp detta som en punkt, för det här är inte hållbart längre!!!

Robin, utan efternamn, utan adress, har synpunkter på det planerade bygget av lägenheter vid Åkermynatan. Dels är han mycket skeptisk till att det byggs så mycket lägenheter i ett område som de flesta uppskattar för att vara just en villastad. Om det nu är Stockholms Stads mål med blandad bebyggelse bör åtminstone lägenhetshusen smälta in i befintlig bebyggelse och inte vara 4-5 våningar höga. Vidare ställer allt detta byggande till med ökade trafikproblem. Kommunaltrafiken är undermålig i Hässelby Villastad med kontanta planer på indragna busslinjer. Varför finns inga planer på förbättrat infrastruktur INNAN man bygger massor av bostäder?

Till sist vill han påpeka att planerna på att riva en förskola och flytta till en ny är ytterligare ett i raden av dåliga beslut vad gäller förskoleverksamheten i norra Hässelby Villastad. Vi kommer få stå i kö i över nära 1.5 år för att få en plats på en förskola inom gångavstånd sedan vi flyttade hit. Är det rimligt? Och trycket lär bara öka med bygge på Knallens gamla tomt, Backlöksvägens/Asplövsgård och de snart färdigställda hyresrätterna på Blomsterkungsvägen/Grantoppsgränd. Förskolan

vid Backluraskolan är numera för förskoleklass och Förskolan Snödroppen ska läggas ner. Hur är det tänkt att detta ska gå ihop? Om några år tillkommer hela Riddersvik och även fast det planeras för förskolor där så är ju erfarenheten vid större nybyggnationer att man underskattar antal barn. Nej, bygg radhus bakom Plantagen istället, behåll förskolan på Drivbänksvägen OCH bygg en ny på Snårvindevägen som kan avlasta Gulsippan och ersätta Snödroppen om den nu måste rivas.

Skulle uppskatta svar och om han missförstått något får ni gärna påpeka detta. I sådana här ärenden är ju risken överhängande att fakta förvrängs som i viskleken.

Monika Joelsson Vestlund
planchef

Maria Pettersson
stadsplanerare