

Samrådsredogörelse

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

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Hur samrådet bedrivits.....	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	4
Riksintressen	4
Hälsa och säkerhet	4
Kulturresevatet och kulturmiljö	6
Gator och trafik	8
Parkområden och lek	11
Riskfrågor.....	12
Miljö- och klimataspekter	12
Teknisk försörjning.....	14
Plantekniska frågor och formalia	18
Fastighetsrättsliga frågor	19
Förskola	20
Övriga frågor	20
Kontorets sammanvägda ställningstagande	21
Föreslagna förändringar.....	22
Inkomna synpunkter	22
Statliga och regionala myndigheter och förbund	22
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	28
Övriga remissinstanser	35
Övriga, ej sakägare.....	38

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra omkring 400 lägenheter vid överdäckningen av E18 och Hjulstavägen i Tensta. Planförslaget sändes ut på samråd 2017-05-09 - 2017-06-20. Under samrådet har

17 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser är positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller och partiklar från E18/Hjulstavägen samt om kulturresevatet. En boende som framfört synpunkter önskar att discogolfen på Järvafältet ska bevaras.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor att studerats vidare planarbetet: buller från E18/Hjulstavägen, dagvattenhantering och frågor gällande teknisk försörjning.

Planförslaget har vidarebearbetats angående kopplingen mellan terrassen och Järvafältet (komplicerat på grund av betydande nivåskillnader). Den tidigare förskolan har utgått då efterfråga ej finns och Länsstyrelsen inte finner lekutrymmena ovan E18 lämpliga. Angående discogolfen kan konstateras att kommunfullmäktige efter samrådet fattat beslut om att en begravningsplats ska anläggas på platsen för discogolfen. Buller, trädplantering och tillgänglighet är andra frågor som bearbetats.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att (endast större justeringar redovisas):

- Förskolan utgår och ersätts med bostäder.
- Angöringsväg till trafikkontorets teknikstation inte blir planstridig.
- Plangränsen får ett större avstånd mot gångväg på Järvafältet
- Pumpstation (E-område) nere på fältet hamnar väster om den centrala parken
- E-område för elnätstation flyttas från att inrymmas i östra garaget till att ligga fristående utanför
- Trappa från Vissingebacken till Tenstaterrassen möjliggörs. På grund av detta utökas planområdet med parkmark och gatumark.
- Parkmarken utökas österut för att ha flexibilitet i placering av gång- och cykelförbindelse ner till Järvafältet
- Angöringsväg till Trafikverkets teknikstation får gå genom park.
- Ytan framför det föreslagna vårdboendets entré planläggs som torg istället för park.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planarbetet syftar till att möjliggöra bebyggelse vid överdäckningen, den s.k. Tenstaterrassen, av E18 och Hjulstavägen. Den 300 meter långa överdäckningen är belägen i norra Tensta i höjd med Tensta vattentorn. Syftet är vidare att överdäckningen ska fungera som en brygga som förenar stadsdelen med Järvafältets kulturlandskap. Tre förbindelser kopplar terrassen till kulturlandskapet. De ca 400 bostäderna grupperas på ömse sidor om en svängd lokalgata. Bostadsentréer riktas mot gatan för att skapa ett tryggt och levande gaturum. Ett grönt stadsrum skapas ovan tunneltaket till E18. Parkrummet får inte bebyggas av säkerhetsskäl (farliga godstransporter i tunneln). Planstrukturen i stort med fristående byggkroppar är också en följd av terrassens särskilda säkerhetsaspekter. Planområdet rymde tidigare en förskola i fyra avdelningar. Den har utgått då behov enligt stadsdelsförvaltningen inte finns. Länsstyrelsen har också bedömt att förskolans vistelseytor ej är lämpliga. Bostäder ersätter förskolans utrymmen. Garagen är av säkerhetsskäl placerade ovan tunnelmynningarna. De ska även skärma av buller och partiklar från trafiken på E18. Norr om bostadshusen, i anslutning till Järvafältet, skapas parkytor för olika aktiviteter. Även Hjulstatunneln överdäckas. I den något kortare tunneln transporteras inte farligt gods. Det innebär att en vårdbyggnad och tre bostadshus kan uppföras på tunneltaket. Den svängda gatans och husens solfjädersgruppering är tillkommen i syfte att skapa karaktär till det nya stadsrummet, uppfylla säkerhetskraven och att leda blicken ut i det stora landskapsrummet. Terrassens höga läge med vida utblickar över det stora landskapet ger särskilda boendekvaliteter. Bostadsrätterna och omsorgsboende bidrar till en ökad variation i bostadsbeståndet i Tensta. Bostäderna är en del i att uppnå stadens bostadsmål.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2017-05-09 - 2017-06-20. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset i Fyrkanten, Fleminggatan 4. Planförslaget visas även i Tensta bibliotek. samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Tensta – Rinkeby tisdagen den 9 maj 2017. Samrådsmöte hölls den 29 maj i Tensta träff där ca 10 personer närvarade utöver representanter från staden och exploatörerna.

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.

Riksintressen

Kommunikationer, väg

Länsstyrelsen påpekar att riksintresset E18 passerar genom planområdet. Risk finns att riksintresset påverkas om användningsområden tillkommer som skulle kunna hindra vägens funktion. Likaså kan trafiken på vägen påverka den föreslagna användningen av marken. De faktorer som länsstyrelsen bedömer kunna påverka planområdet är buller, risken för olyckor och luftkvalitet. Förhållandet mellan riksintresset och användningen av planområdet behöver hanteras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planområdets strukturella uppbyggnad har utgått från att E18 är en primärled för farliga godstransporter. Det innebär att garagen av en viss höjd behöver förläggas ovan tunnelns mynningar.

Bostadsbyggnaderna kan ej stå på tunneltaken utan på ett visst avstånd från tunnelns sidor. Husen måste vara friliggande av säkerhetsskäl (en tryckvåg ska kunna passera mellan husen).

Planupplägget följer de direktiv som diskuterats fram tillsammans med Länsstyrelsen i samband med planeringen av Rinkebyterrassen (Dp 2008-04326). Dessa planprinciper tillämpas i praktiken vid Rinkebyterrassen där bostäder till del är inflyttade 2019. Garagen fungerar även som skärm för buller och partiklar. För vissa utsatta lägen har särskilda bulleråtgärder vidtagits. Vidtagna åtgärder bedöms ej påverka riksintresset E18. Hjulstavägen är inte utpekad som primär- eller sekundärled för farligt gods vilket möjliggör bebyggelse ovan tunneltaket.

Hälsa och säkerhet

Luftkvalitet - partiklar

Länsstyrelsen, trafikkontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsdelsnämnden anser att placering förskola och förskolegård bör studeras vidare på grund av närheten till tunnelmynningen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att om inte förskolan kan placeras på annan plats ska det i planen villkoras att skärmen blir minst fyra meter hög. Stadsdelsnämnden anser också att en konsekvensbedömning av partikelhalter på takterrasser bör göras.

Buller

Länsstyrelsen skriver att det med nuvarande underlag inte går att bedöma om riktvärden för buller kan klaras. Detta behöver beskrivas mer utförligt och regleras i planhandlingarna. Kommunen behöver säkerställa att den utformning som är nödvändig för att uppnå godtagbar ljudmiljö regleras i planbestämmelser. De lägen där speciallösningar krävs behöver beskrivas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att det i bullerutredningen står att Stockholms stad har riktlinjer för buller på förskole- och skolgårdar, vilket inte stämmer. Stadens ambition är att följa Boverkets riktlinjer. Vidare skriver miljö- och hälsoskyddsnämnden att bullerutredningen inte är tillräckligt detaljerad för att det ska gå att bedöma om riktvärdena kan innehållas – planlösningar behöver redovisas. Även stadsdelsnämnden efterfrågar en tydligare redovisning av hur tekniska åtgärder för att uppfylla riktvärden för buller ska säkerställas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att bullerutredningen saknar redogörelse för dagens trafiksituation. Den behöver kompletteras för att få en bättre bild av hur bullersituationen kommer se ut i samband med inflyttning.

Länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att planbestämmelser behövs som reglerar att parkeringshusen måste finnas på plats innan inflyttning sker i bostäderna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förskolan har utgått efter samrådsskedet. Ett skäl är att stadsdelsförvaltningen meddelat att det inte finns behov av ytterligare en förskola. Ytterligare ett skäl är att Länsstyrelsen menar att förskolans lekutrymme på tunneltaket över E18 kan betraktas som en så frekvent använd plats att den av säkerhetsskäl är olämpligt. Den fyra meter höga skärmen som huvudsakligen går från garagen och över Hjulstatunneln kvarstår dock för att begränsa bullret och partiklar. En kompletterande bullerutredning har utförts. Den redovisar utbredningen av bullret och hur riktvärdena kan klaras. Angående frågan om parkeringsdäck måste uppföras innan övrig bebyggelse kan konstateras att på Rinkebyterrassen tilläts bostadsbebyggelsen centralt på terrassen utan parkeringsdäck men längst bort från bullret och med tillräckligt säkeravstånd. Parkering kunde under byggnationen ske vid däckets ytterändor. Arrangemanget tillkom då det är svårt att belasta projektet med att först bygga större parkeringsdäck och därefter bygga hus som genererar intäkter. Kontoret anser det

rimligt att möjligheterna finns att tillämpa samma princip vid Tenstaterrassens utbyggnad.

Kulturresevatet och kulturmiljö

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att utvecklingen bör ske i enlighet med resevatets föreskrifter. Planförslaget med gång- och cykelväg, våtmark, hundrastgård samt borttagande av befintlig vegetation är i strid med resevatsföreskrifterna A1, A5, A7, A9, A12, A13, A14. Planen bör justeras så att den negativa påverkan undviks. Föreslagna åtgärder:

- Behålla befintlig vegetation, framgår av gulmarkerade områden på sidan 12 i miljöutredningen.
- Införa bestämmelse om trädfällningsförbud samt krav på återplantering av liknande trädslag för områden med befintlig vegetation.
- Behålla naturmark som planbestämmelse i större utsträckning än parkmark.
- Anlägga ängsmark enligt plan för återställande efter överdäckningen inom övriga områden samt eventuellt plantera buskar och träd.
- Stryka hundrastgården helt från befintlig betesmark som har mycket höga värden. Denna yta behöver bevaras i nuvarande omfattning och utseende.
- Behov av hundrastgård behöver samordnas med begravningsplatsen och läggas på ej lika värdefull mark.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver också att det bör säkerställas att dammar anläggs där renat dagvatten kan fördröjas och som kan utgöra lämpliga groddjurslokaler.

Hur naturområdets funktioner ska utformas måste diskuteras vidare skriver trafikkontoret (park och stadsmiljö). Miljöutredningens rekommendationer för natur- och vattenmiljö bör följas. Vidare bör befintlig vegetation bevaras i största möjliga utsträckning. De funktioner som vetter mot Järvafältet ska utformas robust och naturnära i ”lösa” former, utskurna i grönskan. Luftig grönska innebär också inslag av barrträd som tall och lärk för att skydda mot nordanvindar.

Stadsmuseets bedömning är att stadsdelen Tensta och bebyggelsen intill planområdet har kulturhistoriska värden. Planförslaget bedöms inte påverka dessa negativt. Det är positivt att grönområdet närmast resevatsgränsen planeras och att stödmurarnas höjd regleras till max 50 cm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Alla åtgärder inom kulturreseptatet kommer att stämmas av mot de föreskrifter som finns. Nivåskillnaden mellan terrassen och fältet är ca 12-13 meter. En viktig del av planförslaget är att förbättra kopplingarna mellan Tensta och Järvafältet i syfte att få fler invånare i Tensta att besöka kulturreseptatet samt att besökare på fältet kan ta sig till Tensta via terrassen. Tre gestaltade kopplingar föreslås förbind terrassen och Järvafältet. Den betydande höjdskillnaden, ett svårhanterligt ledningsnät (säkerhetsfrågor etc) mm har inneburit att full tillgänglighet inte kunnat uppnås. Förbindelserna mellan terrass och fältet är belägna på parkmark varför deras närmare utformning inte styrs i detaljplanen. Exploateringskontoret arbetar med att vidareutveckla kopplingarna till fältet.

Tenstaterrassen byggs på det som ursprungligen var luft. En större del av sluttningen är efter tillkomst av nya E18 och överdäckning en yta utan vegetation. Det begränsade antalet träd som finns kvar efter byggnationen i den nordöstra delen av planområdet avses i stor utsträckning vara kvar. De är grupperade kring ett kärr. I övrigt så kommer träd och annan vegetation att nyplaneras. Inom det området som planläggs som park på däckat kommer ny vegetation att planeras. Val av vegetation kommer att ske i dialog med förvaltaren av kulturreseptatet.

Den del av detaljplanen som ligger inom kulturreseptatet planläggs som park och natur, däremot styr inte planen hur områdena ska utformas. På plankartan står nu aktivitetsplats och våtmark som illustrationstext, dvs. vad som skulle kunna finnas där (hundrastgård har utgått). Aktivitetsytorna är tänkta att vara robust utformade, utskurna i grönskan som lockar till besök. Den planerade bostadsbebyggelsen är inte placerad inom kulturreseptatet.

Förslaget är att dagvatten som renats inom planområdet ska kunna samlas inom naturområdet i den östra delen, som redan idag har en våtmarkskaraktär, för att sedan fortsätta vidare mot Igelbäcken. Hur detta kan lösas beror delvis på vad som sker med den planerade begravningsplatsen, vars detaljplan vunnit laga kraft 2018.

Kontoret delar stadsmuseets bedömning att föreslagen bebyggelse inte påverka omgivande bebyggelse på ett negativt sätt.

Gator och trafik

Struktur

Skönhetsrådet anser att förslaget kräver bearbetning så att det mer strukturellt bli en del av Tensta, både genom gångvägnätet och genom gatornas sträckning. Kopplingen mot Hagstråket måste stärkas, eventuellt genom sammankoppling av terrassens gatunät och

Vissingebacken, alternativt genom en ny gata på den föreslagna förskolans plats, som dras längs kvarteret Vissinges norrsida.

Vidare skriver Skönhetsrådet att de interna rörelsemönstren i de nya kvarteren bör värderas högre än den monumentala kompositionen. Det bör finnas fler sätt att snedda genom området.

Skönhetsrådet menar också att områdets avslutning i öster och väster kräver bearbetning för att minska vändplanernas ytor, kanske genom att rundkörningen ordas i slingor.

Biltrafik

Trafikkontoret framför att det inte ska vara målade parkeringsplatser längs gatan. Parkeringsplatser för rörelsehindrade kan inrättas vid behov. Om vårdcentral eller dylikt finns kan parkeringsplatser vara tidsreglerade så att fler kan använda dem.

För att säkerställa tillgänglighet för hämtfordon ska svepytor och vändzoner möjliggöra vändning och manöverutrymme för 12-metersfordon skriver Stockholm Vatten och Avfall.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret anser att gång- och cykelvägen ner mot fältet bör planläggas som allmän plats istället för park. De framför också att fler kopplingar mellan Tensta och Järvafältet bör möjliggöras.

Stadsdelsnämnden skriver att det är önskvärt med värmeslingor på vägar och trappor ned till fältet, samt uppvärmda viloplatser på vägen ned. Detta gör det enkelt att ta sig ner året om.

Kollektivtrafik

Stadsdelsnämnden framför att det bör utredas om närtrafiken kan trafikera området för att förbättra tillgängligheten.

Tillgänglighet

Tillgänglighetsperspektivet bör prioriteras i fortsatta utredningar skriver trafikkontoret. En publik hiss mellan Tenstaterrassen och

Järvafältet föreslås utredas samt att trapporna ner till fältet görs mer utbredda och publika.

Rådet för funktionshinderfrågor framför att den långa rampen ner till Järvafältet är svårutnyttjad för dem med funktionsnedsättningar. En bättre förbindelse bör tillskapas.

Stadsdelsnämnden skriver att det i parkeringshusen bör finnas möjlighet att parkera för anhöriga och för dem som lämnar och hämtar vid förskolan.

Trafikförvaltningen skriver att området innefattar betydande höjdskillnader varför extra krav ställs på att gång- och cykelvägar till och från kollektivtrafiken utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inledningsvis kan konstateras att läget för överdäckningen utgick från nya E18:s geometri och rådande topografi. En bit öster om Tenstaterrassen går E18 på en bro. Det är en av förklaringarna till att överdäckningen i Tensta till skillnad mot situationen vid Rinkebyterrassen inte ansluter direkt till ett huvudstråk. Förutsättningarna är således annorlunda jämfört med den mer urbana situationen vid Rinkebyterrassen, som invigdes 2017.

Kommunfullmäktige har beslutat att Tensta- och Rinkebyterrasserna ska bebyggas med bostäder. Ytorna på Tenstaterrassen som är byggbara är begränsade av de dubbla tunnlarna, topografin, säkerhetsaspekter och gränsen för kulturreseptatet. I projektet har det varit angeläget att tillskapa kopplingar där så är möjligt topografiskt.

Under arbetet med strukturen har möjligheterna till att koppla gatan på terrassen till Vissingebacken studerats, både som körväg och som gång- och cykelväg. Nivåskillnaderna, att marken upplåts till HSB och att genomfartstrafik på Tenstaterrassen ej är lämplig har gjort att en sådan koppling ej befogad. En knicksig rundslinga över terrassen skulle inbjuda till genomfartstrafik inte bara på terrassen utan även på de befintliga lokalgatorna – Vissingebacken och Föllingebacken. Istället föreslås en gång- och cykelväg parallellt med Vissingebacken norr om befintligt parkeringsdäck fram till terrassen och vändplanen öster om vårdbyggnaden på terrassen. Även en trappa söder om vändplanen tillförs planen. Trappan möjliggör att gångtrafikanter från Vissingebacken lätt kan tas sig till Tenstaterrassen och vidare till Järvafältet. Det kan noteras att Hjulstavägen som går under planområdet är menad som

genomfartsgata mellan exempelvis Hagstråket och Hjulstastråket. Att möjliggöra ökad genomfartstrafik på Tenstaterrassen har även i detta perspektiv ansetts som mindre lämpligt.

Tenstaterrassen med ca 400 lägenheter kan ses som en brygga mellan Järvafältet och Tensta. En ny gång- och cykelväg parallellt med Vissingebacken respektive befintlig gångväg från Erikslundsparken avses att förstärkas enligt detaljplanen. Det underlättar kontakten mellan stadsdelen och via terrassen, det stora landskapsrummet. Gångvägen via Erikslundsparken med parklek etc (söder om vattentornet) bedöms som det framtida huvudstråket. Sammantaget har utifrån terrassens avsaknad av direkt anslutande gatustråk, en strävan varit att i likhet med Skönhetsrådet söka skapa möjligheter till interaktion mellan befintlig bebyggelse och Tenstaterrassen. Kontoret bedömer emellertid att rundkörning med fordon inte främjar en eftersträvad integrering.

Tenstaterrassens lokalgata ligger 12-13 meter över gångvägen nere på Järvafältet. Den avsevärda nivåskillnaden tillsammans med bl a ett komplicerat och känsligt ledningsnät av vital betydelse för stadens infrastruktur har inneburit svåra förutsättningar för en fullgod tillgänglig koppling mellan fältet och terrassen. Bostadsbebyggelsen på själva terrassen har full handikapptillgänglighet. Däremot innebär de speciella förutsättningarna att terrassen inte möjliggjort fullgod tillgänglighet varken från Tensta till terrassen eller ned till Järvafältet. De tre separata kopplingar från terrassen till fältet är belägna på parkmark varför utformningen inte regleras i detaljplanen. Exploateringskontoret arbetar med att vidareutveckla dessa förbindelser. Viktigt är att de tre kopplingarna ges en omsorgsfull gestaltning med möjligheter till social interaktion. En av kopplingarna är en centralt placerad "svävande" trappa med två bastionliknande vilplatser.

Stadsbyggnadskontoret noterar att det inte ska vara målade parkeringsplatser längs gatan. Vändzonerna har dimensionerats efter 12-metersfordon. Garagen kommer att vara tillgängliga endast för dem som hyr parkeringsplats. Särskilda angörings- och hämtningsplatser kommer att finnas längs gatan.

En publik hiss har diskuterats i framtagandet av detaljplanen. Av flera orsaker har en sådan valts bort. En sådan hiss är dyr i drift och kan upplevas som otrygg. Den hade även behövt integreras i en byggnad på kvartersmark vilket inte är optimalt. Värmeslingor på trappor och ev gång- och cykelväg ned till fältet är positivt, men är

ingen planfråga i likhet med frågan om närtrafik kan trafikera området. Gatans uppbyggnad möjliggör närtrafik.

Kontoret menar att den mjukt krökta trädplanterade lokalgatan på terrassen, den svagt solfjäderformade planformen mot fältet, en central park och omsorgsfullt utformade passager till fältet skapar en tydlig identitet till platsen utan monumentala förtecken. Planformen har utgått från ett antal givna förutsättningar men ger det nya stadsrummet på terrassen en egen identitet i gränslandet mellan en stadsdel utbyggd utifrån modernistiska planideal och ett vitt landskap. De tre omsorgsfullt gestaltade förbindelselänkar till naturlandskapet och Norra Järva, den nya gång- och cykelvägen vid Vissingebacken och det förstärkta stråket från Erikslundsparken skapar i varje riktning goda möjligheter till integration mellan omgivningarna och terrassens boplots.

Parkområden och lek

Trafikkontoret skriver att det i tidigt skede bör vidareutvecklas vilken typ av parkmark som kan genomföras i skuggläge.

Skönhetsrådet efterfrågar en mer genomarbetad markplanering där den svängda gatan med fördel skulle kunna trädplanteras.

En småbarnslekplats bör eventuellt ligga uppe i bebyggelsen av trygghetsskäl menar trafikkontoret (park och stadsmiljö).

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Parken på terrassen kommer att få en lugn och omsorgsfull gestaltning med gräs och mindre träd. Parkmarken ska vara tillgänglig för både närboende och besökare.

Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret är medvetna om förutsättningarna vad gäller ljusförhållanden vilket påverkat parkytornas och förbindelselänkarnas utformning.

Den svängda gatan ligger till viss del på tunnelkonstruktionen vilket innebär begränsningar vad gäller trädplantering. Träd avses dock genom särskilda åtgärder att planteras längs gatans norra. Likaså kommer mindre buskliknande träd att finnas i det centrala parkstråket. Förgårdarna till husen norr om gatan är också möjliga för trädplantering.

Mindre lekytor kommer att finnas på bostadsgårdarna. En större samlad lek- och vistelseyta avses att tillskapas nere vid fältet strax norr om de planerade bostadshusen. Denna yta är belägen inom kulturresevatet och ska inordna sig landskapets karaktär. Denna satsning inriktar sig bl a till familjer med barn i olika åldrar.

Riskfrågor

Riskutredning

Länsstyrelsen har inget att invända mot att riskunderlagen som togs fram i samband med detaljplanen för Rinkebyterrassen nyttjas. Staden behöver dock tydliggöra att planen utgår från den senaste informationen som kan påverka riskbilden, som till exempel trafikprognoser som kan påverka flödet av farligt god.

Transporter av farligt gods

Länsstyrelsen skriver att tunneln över Hjulstavägen får bebyggelse direkt ovan tunneltaken, och att de inte kan utläsa i planhandlingarna om det ställs några särskilda krav på bebyggelsen eller konstruktionen. I planbeskrivningen står att transporter av farligt gods inte tillåts på Hjulstavägen, och i riskunderlaget står att tunneln bör tilldelas kategori E (förbud mot transporter av farligt gods). Länsstyrelsen påpekar att det inte finns något sådant förbud idag, och att det inte pågår arbete med att införa ett förbud.

Förskola

Länsstyrelsen påpekar att användningen förskolegård uppenbart ryms inom de användningsområden som riskunderlagen föreslår för marken ovan tunneln över E18. Länsstyrelsen menar att förskolegårdar vanligen används flera timmar per dag och inte bör ses som tillfällig vistelseyta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret konstaterar att planens hantering av riskfrågorna är godtagbar enligt Länsstyrelsen. Kontoret har tillskrivit Länsstyrelsen med begäran om att ett formellt förbud för farliga godstransporter i Hjulstatunneln ska införas. Enligt Trafikkontoret är Hjulstatunnelns konstruktion inte dimensionerad för transporter av farligt gods (den är dimensionerad enligt E-klassning).

Förskolan har utgått då behov enligt stadsdelsförvaltningen saknas och utifrån den lämplighetsbedömning som Länsstyrelsen anför.

Miljö- och klimataspekter

Miljöutredningen

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att detaljplanen enligt miljöutredningen angränsar till kulturresevatet. Omkring en tredjedel av planområdet ligger inom resevatet. Bebyggelsen

angränsar till kulturreseptatet men ligger utanför kulturreseptatsgränsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att det felaktigt står att bedömning av naturvärden och påverkan redan avhandlats i samband med bygget av E18. Efter byggnationen skulle ytor återställas till naturmark med bl.a. insådd av ängsfrön. Beskrivning av planens påverkan måste därför, enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden, utgå från att planen tar i anspråk obebyggd naturmark som ingår i grönkilen, som medger naturlig infiltration av vatten samt som skulle kunna utveckla högre naturvärden genom ängsskötsel, anläggande av våtmark mm.

Markföroreningar

Länsstyrelsen skriver att det inte finns några registrerade uppgifter om markföroreningar inom planområdet, men att det uppströms finns en industrieponi som kan ha gett upphov till föroreningar inom planområdet. Även fyllnadsmassor kan i vissa fall bestå av föroreningar. Utifrån nuvarande underlag kan länsstyrelsen inte bedöma om marken är lämplig för sitt planerade innehåll. Föreligger risk bör det i planhandlingarna redovisas hur man avser att säkerställa att risken minimeras för människors hälsa.

Dagsljus

Trafikkontoret skriver att skugga från vattentornet bör beaktas. Det bör sökas lösningar för att disponera om gårdar och lokaler för att kunna nyttja så mycket dagsljus som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den del av Järvafältet som ligger inom Stockholms stads gränser är i samma storleksordning som Kungsholmen. Detta kulturreseptat ingår i stadens längsta grönkil. Inom de fem närmast gränsande stadsdelar till detta landskapsrum bodde 2018 sammantaget 69 300 personer. Fältet som kommer att förses med ett utomhusbad vid Eggeby gård är ett av Järvabornas mest uppskattade kvaliteter.

När kulturreseptatet inrättades gavs utrymme för de planerade överdäckningarna i Rinkeby respektive Tensta. En betydande del av den nyvunna marken vid Tenstaterrassen utgjordes tidigare av gamla E18. Genom överdäckningen har de närmaste delarna av Järvafältet liksom Tenstas befintliga bebyggelse blivit betydligt mindre bullerstörda.

Stadsbyggnadskontoret förtydligar texten i miljöutredningen avseende hur stor del av planen som ligger inom kulturreseptatet, och att det är bebyggelsen som angränsar till det.

Efter det att ombyggnaden av E18 färdigstälts har etableringsområdena lämnats som grusbelagda ytor med viss växtlighet. Konsekvenserna av detaljplanens genomförande utgår ifrån dagens situation.

Trafikverket har haft vetskap om att bostäder planeras inom planområdet. Det bedöms därför som knappast sannolikt att Trafikverket skulle ha tillåtit förorenade massor på platsen. [EXPLO SKULLE VÄL ORDNA MED EN UTREDNING ?](#)

Den föreslagna bebyggelsen drabbas inte så hårt av skugga från vattentornet. Byggnaderna närmast fältet berörs nästan inte alls av skuggan under vår, sommar och höst. Äldreboendets byggnad hamnar i skugga under vår och höst, men det är alltid någon del av takterrassen som inte ligger i skugga. Möjligheten att omplacera byggnader är liten eftersom den byggbara ytan är så snäv på grund av tunneln över E18, riskfrågor, gränsen för kulturreseptatet etc.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning

Stockholm Vatten och Avfall skriver att vattenanslutning kan beredas och tryggas genom att ansluta till högzonen i Föllingebacken och i Hagstråket.

Spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall skriver att spillvattenförsörjning i första hand kommer att ske genom anslutning till befintligt spillvattentunnelsystem genom ett nytt borrhål. Skulle denna lösning inte fungera behöver området försörjas genom en pumpstation som pumpar spillvatten till befintlig anslutningspunkt i Föllingebacken eller i Hagstråket.

Pumpstationen kan omöjligt integreras i en trappa som det står i planbeskrivningen. Stockholm Vatten och Avfall tillåter inte integrerade pumpstationer eller pumpstationer under mark om det inte förekommer speciella skäl. Vid pumpstationen ska finnas en parkeringsyta.

Ledningsstråket som är planerat vid sidan av trappan, till borrhål eller pumpstation, måste vara tillgängligt för Stockholm Vatten och

Avfall för underhåll och omläggning. Om inte det kan säkerställas kan alternativt anslutningspunkter erbjudas i gatumark men då krävs en annan VA-lösning än den som idag föreligger, inklusive en ny placering av pumpstationen i gatunivå.

Dagvatten/grundvatten

Länsstyrelsen skriver att utsläppen enligt dagvattenutredningen kommer att minska under förutsättning att det byggs minst 400 m² biofilter, diken och en översvämningssyta med renande funktion. Det finns dock inga planbestämmelser som reglerar dagvattenhantering. Eftersom förslagets lämplighet avgörs av att föreslagna åtgärder, eller liknande, genomförs behöver det säkerställas i planhandlingarna på ett tydligt sätt.

Länsstyrelsen påpekar att det finns en del oklarheter gällande dagvattenlösningarna som exempelvis hur avledning ska ske från översvämningssytan/våtmarken, möjlig risk som salt i smältvatten ovanpå tunnlarna. Frågorna måste lösas och redovisas i planhandlingarna.

Stockholm Vatten och Avfall skriver att anslutning av dagvatten kan ske mot Järvafältet och vidare till Igelbäcken efter erforderliga dagvattenåtgärder såsom fördröjning och rening.

Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur. Avledningen av dagvatten från planområdet bör utredas vidare, både för att identifiera möjliga anslutningspunkter och avrinningsvägar på Järvafältet för beräknade dagvattenflöden men även för att säkerställa att avrinningen vid extrema regntillfällen möjliggörs.

Stockholm Vatten och Avfall har synpunkter på vissa formuleringar i planbeskrivningen: "För att minimera belastningen på det lokala ledningsnätet under gatorna är en lösning med ytliga rännor längs gatorna en möjlighet" (sid 32). Stockholm Vatten och Avfall skriver att det inte handlar om att minimera belastningen på det lokala ledningsnätet. De ytliga rännorna ersätter dagvattenledning i gatumark. Detta eftersom marktäckningen är för liten att kunna anlägga traditionella brunnar och ledningsnät. "Eventuellt kan dagvattnet sedan ledas till utloppet på den norra sidan av gång- och cykeltvägen mot den planerade dammen, och sedan vidare mot Igelbäcken" (sid 32). Stockholm Vatten och Avfall skriver att dagvatten från Tenstaterrassen inte kommer att ledas mot dammen som är planerad för rening av dagvatten/dräneringsvatten för kommande begravningsplats. Det är viktigt att dessa olika syften

hålls isär. ”Vid mycket kraftiga regnflöden bräddar vattnet över i bräddningsbrunnar som är kopplade till kommunala dagvattenledningar” (sid 32). Stockholm Vatten och Avfall skriver att det är viktigt att notera att, eftersom det inte går att anlägga dagvattenledningar på traditionellt sätt i gatumark på grund av den dåliga täckningen, inte större avledning från bräddningsbrunnar kan ske mot det kommunala dagvattenledningsnätet i gatan.

Trafikkontoret (park och stadsmiljö) framför att det bör säkerställas vilken aktör som ska ansvara för underhåll av en dagvattendamm. Vidare måste dagvattenhanteringen utredas vidare så att det gynnar Igelbäcken. Så mycket vatten som möjligt behöver ledas dit.

Träd som kan vara av mindre karaktär eller buskkaraktär bör planteras i parkytorna uppe på terrassen för att ta hand om dagvatten skriver trafikkontoret (park och stadsmiljö).

Stadsdelsnämnden skriver att grundvattenförhållandena behöver utredas vidare för att veta om det är möjligt att anlägga en dagvattendamm. Vilken aktör som i framtiden ska ansvara för underhållet av dammen behöver säkerställas innan den färdigställs.

El/Tele/Värme

Det är av yttersta vikt att fördelningsstationen nära planområdet beaktas i samband med byggnation skriver Ellevio, som även har flera kabelförband och kablar i tunnel i området. I norra delen av området finns urdrifttagna oljeledningar som kan tas bort och saneras om de påträffas. Även urdrifttagna 11 kV-ledningar finns i planområdet. Ellevio föreslår även att användningen PE förtydligas så att det står elnätstation.

Svenska Kraftnät har högspänningskablar parallellt med Föllingebacken som måste beaktas.

Fortum Värme framför att de har vibrationskänslig undermarksanläggning som måste beaktas.

Brandposter

Brandposter ska finnas med ett avstånd om 75 m från uppställningsplats, dvs. 150 meter mellan två brandposter upplyser Storstockholms brandförsvär.

Teknikstation

Trafikkontoret (park och stadsmiljö) påpekar att planområdet berör anslutningsväg till trafikverkets teknikstation. Denna måste omhändertas i planen. Utredningar finns för hur bro över E18 ska kombineras med angöring till teknikstationen.

Pumphus

Trafikkontoret (park och stadsmiljö) anser att pumphuset är olämpligt placerat med tanke på regionalt cykelstråk i öst-västlig riktning. Pumphuset alstrar tung trafik, dessutom kombinerad med trafik från kommande begravningsplats. En lösning som inte alstrar trafik inne i reservatet bör studeras.

Lantmäteriet påpekar att E-området för pumphuset saknar angöring.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Målet är att kunna leda så mycket av dagvattnet till Igelbäcken som behöver ökat tillskott av vatten. Om det är möjligt, och hur det kan låta sig göras, är beroende på genomförandet av den planerade begravningsplatsen. Detaljplanen för begravningsplatsen vann laga kraft 2018. Frågan om vem som ska ansvara för dagvattendammen/våtmarken ska besvaras innan genomförandet. Dagvattenfrågan har utvecklats vilket framgår av planbeskrivningen. Terrassen tillförs jämfört med dagens situation helt nya gröna värden genom ett centralt parkstråk, en trädplanterad lokalgata, planeringar mellan husen som möter Järvafältet, grönarrangemang på idag sterila grusmassor i nordöst, ett bevarande av ett kärr i nordöst samt sedumtak på garagens tak. En grönska som således är till förmån för dagvattenhanteringen.

På terrassen kommer träd av mindre karaktär eller buskkaraktär att planteras. Syfte är att omhänderta dagvatten, ge skugga och tillföra estetiska kvaliteter.

Ellevios information gällande ledningar skrivs in i planbeskrivningens genomförandedel.

Brandposter kommer att finnas i enlighet med Storstockholms brandförsvars upplysning.

Om en gångväg/ramp ska möjliggöras från den västra delen av Terrassen ner till Järvafältet kan angöringsvägen till Trafikverkets teknikstation behöva flyttas något västerut. Som framkommer ovan är det osäkert hur kopplingen mellan terrassen och Järvafältet ska

utformas. Planen möjliggör därför med bestämmelse också att angöringsväg får finnas inom mark planlagd som park.

Ett pumphus planeras ligga fritt från centraltrappan. Enligt information kommer pumphuset inte alstra tung trafik. Ett fordon av en personbils storlek kommer enligt uppgift en eller ett par gånger i månaden att köra till pumpstationen, vilket bedöms som acceptabelt. Angöring till pumphuset kommer att ske via befintlig gång- och cykelväg som går direkt norr om planområdet samt den nedre delen av gångvägen som leder från terrassen ner till den befintliga gång- och cykelvägen. Plankartan kompletteras med illustrationstexten gångväg/serviceväg. Pumphuset har således flyttats ned till befintlig gång- och cykelväg på fältet väster om centraltrappan.

Plantekniska frågor och formalia

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan varför en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. Skrivningen bör vara formulerad så att den följer lagens definition: "Kommunen bedömer att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan".

Länsstyrelsen påpekar att det inte går att utläsa vilken version av PBL som är aktuell för planförslaget. Rubriken på planbeskrivningen är inte densamma som på plankartan.

Plangränsen bör inte gå dikt an gång- och cykelvägen på fältet. Utrymme behövs för att sköta vägkroppen inklusive dike framför trafikkontoret (park och stadsmiljö).

Antalet brytpunkter på blivande fastighetsgränser bör reduceras skriver lantmäteriet. Vidare behöver plangränsen justeras så att Tensta 4:7 hamnar utanför, och tunnlarnas utbredning i höjd bör framgå av plankartan.

Ellevio skriver att ett u-område behövs i område för ramp till det östra garaget.

Storstockholms brandförsvaret skriver att skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning alltid bör, om möjligt, skrivas in som planbestämmelse på plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret justerar plangränsen längs gång- och cykelvägen på fältet. Likaså justeras plangränsen så att fastigheten

Tensta 4:7 hamnar utanför planområdet. Brytpunkterna på blivande fastighetsgränser ska ses över, och där så är möjligt reduceras.

Plankartan kompletteras med tunnlarnas utbredning i höjd vid mynningarna samt sektioner som visar situationen.

Elnätstationen har nu placerats utanför det östra garaget varför inget u-område behövs.

De skyddsåtgärder som har bedömts nödvändiga finns beskrivna på plankartan under upplysningar. Planbestämmelser har inte bedömts som nödvändiga eftersom byggrätternas placering i sig gör att nödvändiga skyddsåtgärder vidtas.

Formuleringen "kommunen bedömer att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan" införs i enlighet med Länsstyrelsens påpekande.

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäteriet framför följande:

- De nya fastigheterna för bostads- och parkeringsändamål bildas genom avstyckning från Akalla 4:1 vilket bör framgå.
- Den överdäckande delen av E18 och Hjulstavägen kommer fortsatt vara en del av Akalla 4:1. Berörda nybildade fastigheter kommer därmed urholkas av Akalla 4:1. Urholkningen begränsas av tunnelns utbredning. Fastighetsgräns kommer att ligga i ovankant och underkant befintlig tunnel. Detta behöver förtydligas i beskrivningen som också behöver kompletteras med höjdangivelser.
- Gemensamhetsanläggning ska bildas för parkeringsgarage.
- Ska en separat fastighet bildas för elnätstation inom det östra kvarteret kommer servitut behöva upprättas för åtkomst mm.
- Fastighetsbildning bekostas av fastighetsägaren, dvs. Stockholms stad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret justerar planhandlingarna i enlighet med Lantmäteriets synpunkter med undantag av gemensamhetsanläggning för parkeringsgarage. En gemensamhetsanläggning behövs enligt kontoret för att byggaktörerna på terrassen gemensamt ska kunna nytta garagen. Detaljplanen kommer dels att möjliggöra gemensamhetsanläggning för parkeringsgaragen, och dels möjliggöra 3D-fastighetsbildning. Elnätstationen har till granskningen flyttats ut från det östra garaget och står nu fristående väster om detta.

Förskola

Stadsdelsnämnden skriver att förskolegårdens storlek behöver redovisas. Likaså behöver en bedömning av kapacitet och volymer göras. Enligt stadsdelsnämnden råder en viss osäkerhet om förskolan kommer att fyllas på grund av många små lägenheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förskolan har utgått vilket gjort frågor om förskolan inaktuell.

Övriga frågor

Länsstyrelsen påpekar att kommunen inte har samrått med Luftfartsverket vilket ska ske eftersom byggnaderna föreslås ha en totalhöjd på 20 meter eller mer. Likaså behöver samråd ske med Swedavias flygplatser Arlanda och Bromma. Luftfartsverket skriver att berörda flygplatser alltid ska tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer.

En boende i Tensta skriver att Järva Discgolf Park är en ovärderlig tillgång för att skapa ett attraktivt boende, och är starkt kritisk till att den ska tas bort och ersättas med en begravningsplats. Den boende är också kritisk till att vattentornet, som är ett landmärke, göms bakom en massiv bostadsmur. Vidare ifrågasätts placeringen av ett vårdboende i fonden av ett centralt gångstråk. Gångstråket borde ha fortsatt upp mot vattentornet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har i efterhand skickat planen på remiss till Luftfartsverket samt Swedavias flygplatser Arlanda och Bromma. Luftfartsverket och Bromma flygplats har inkommit med ett yttrande, men inte Arlanda flygplats. Bromma har inget att erinra. Luftfartsverket har inget att erinra såvida ingen av byggnaderna får en totalhöjd överstigande 70 meter över nollplanet. Högsta nockhöjd enligt detaljplanen (51 m är högsta tillåtna nockhöjd över nollplanet) understiger klart Luftfartsverkets krav. Tensta vattentorn direkt söder om planområdet är omgivningens högsta byggnad.

För området där Järva Discgolf Park ligger, avses en begravningsplats etableras enligt en laga kraftvunnen detaljplan 2018. Ingen av dessa verksamheter som ligger norr om planområdet, bedöms ha någon påverkan på bebyggelsen vid Tenstaterrassen. På grund av de topografiska förutsättningarna skulle det inte vara möjligt att fortsätta gångstråket, som går från Järvafältet upp till terrassen, vidare upp till vattentornet. För att kunna ta sig till vattentornet från terrassen är det nödvändig att gå

via Föllingebacken eller Vissingebacken. Om platsen kring vattentornet (ingår ej i planområdet) iordningställs tillförs det nya bostadsområdets omgivningar ytterligare kvaliteter.

Kontorets 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 murliknade stadsfronten öppnas upp mot landskapet. Flertalet bostäder avses bli bostadsrätter vilket kan jämföras att ca 80 procent av bostäderna i Tensta upplåts med hyresrätt. Det planerade vård- och omsorgsboendet tillför också stadsdelen kompletterande boendeformer.

Tenstaterrassen har generellt komplicerade förutsättningar p g a överdäckning av två tunnlar varav en med farliga 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 bl a fältet av nämnda skäl har fått en relativ 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 de tre kopplingarna ned till det stora landskapsrummet. De ska kännas inbjudande att nyttja samtidigt som dess viloplats i form av bastioner sociala mötesplatser. Tillgänglighetsfrågan, dagvattenfrågan, bullerfrågan, ledningsdragning och lösning av tillgängligheten till en befintlig spoltank och servicebyggnad i väster har krävt särskilda ansträngningar.

Intressekonflikterna med omgivande bostäder i enlighet med inkomna synpunkter får anses som begränsade.

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 Översiktsplan 2018 och stadens fokussatsning på stadsdelarna kring Järvafältet.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Buller från E18/Hjulstavägen
- Dagvattenhantering
- Frågor gällande teknisk försörjning

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att (endast större justeringar redovisas):

- Förskolan utgår och ersätts med bostäder.
- Angöringsväg till Trafikkontorets teknikstation inte blir planstridig.
- Plangränsen får ett större avstånd mot gångväg på Järvafältet
- Pumpstation (E-område) nere på fältet hamnar väster om den centrala parken
- E-område för elnätstation flyttas från att inrymmas i östra garaget till att ligga fristående utanför
- Trappa från Vissingebacken till Tenstaterrassen möjliggörs. På grund av detta utökas planområdet med parkmark och gatumark.
- Parkmarken utökas österut för att ha flexibilitet i placering av gång- och cykelförbindelse ner till Järvafältet
- Angöringsväg till Trafikverkets teknikstation får gå genom park.
- Ytan framför det föreslagna vårdboendets entré planläggs som torg istället för park.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontoret sammanfattande bedömning är att inkomna synpunkter kan hanteras i det fortsatta arbetet.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2015-17071. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund**Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av planen inte visar att riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. miljöbalken kan tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken kan följas, att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa avseende buller och luftkvalitet. Planen behöver också bearbetas avseende säkerhetsfrågor med

anledning av risk för olyckor och avseende markföroreningar för att inte riskera att bebyggelsen blir olämplig.

Länsstyrelsen bedömer att planen bör kunna bearbetas så att ovanstående frågor kan lösas till granskningsskedet. Om något av dessa problem ändå kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Kommunikationer, väg

E18 som passerar genom planområdet, är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Runt kommunikationsanläggningar av riksintresse finns ett influensområde som varierar i utbredning beroende på topografi, typ av åtgärder som avses osv. I det aktuella fallet kan det finnas risk att riksintresset påverkas om användningsområden tillkommer som skulle kunna hindra vägens funktion. Likaså kan trafiken på vägen påverka den föreslagna användningen av marken såsom förskola, bostäder osv. i anslutning till vägen. De faktorer som bedöms kunna påverka planområdet är buller, risken för olyckor och luftkvalitet. Förhållandet mellan riksintresset och den föreslagna användningen av planområdet behöver hanteras i planen, så att den föreslagna exploateringen inte försvårar utnyttjandet av kommunikationsanläggningen.

Kommunikationer, flyg

Länsstyrelsen har noterat att kommunen inte har samrátt med Luftfartsverket, vilket ska ske eftersom byggnaderna föreslås ha en totalhöjd på 20 m eller mer. Eftersom planområdet ligger inom 60 km radie från flygplatser av riksintresse för kommunikation, behöver samrád även ske med Swedavias flygplatser Bromma Stockholm och Stockholm Arlanda.

MKN för vatten/dagvattenhantering

Enligt dagvattenutredningarna kommer utsläppen av alla ämnen som beräkningar gjorts på att minska under förutsättning att det byggs minst 400 m² biofilter, diken och en översvämningsyta med renande funktion. I plankartan finns en våtmark illustrerad med det finns inte planbestämmelser som reglerar dagvattenhantering. Eftersom förslagets lämplighet avgörs av att föreslagna åtgärder, eller andra med motsvarande resultat genomförs, behöver det säkerställas i planhandlingarna på ett tydligt sätt.

Det finns även en del andra oklarheter kring dagvattenlösningarna, till exempel hur avledning avses ske av vatten från den

översvämningsyta/våtmark som planeras, möjlig risk som salt i smältvatten ovanpå tunnlarna medför och att det är osäkert om trumman som leder dagvatten under befintlig GC-väg kommer att kunna nyttjas. Dessa oklarheter tas upp i dagvattenutredningen där det också står att vidare utredningar krävs. Frågorna måste lösas under planprocessen och redovisas i planhandlingarna.

MKN för luft

Utredningar visar att miljö kvalitetsnormer för luft klaras i planområdet. Länsstyrelsen ställer sig ändå frågande till om det är lämpligt att, som i förslaget, placera en förskola med ytor för utevistelse närmast tunnelmynningen i den östra delen av planområdet, det vill säga där luftkvaliteten är som sämst. Med en skärm dämpas halterna så att luftkvaliteten precis klarar miljömålet 2030 för PM 10 dygnsmedelvärde ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De beräknade halterna vid förskolan blir 28-29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. I den utredning som är gjord förklaras att det inte finns någon tröskelnivå under vilken negativa hälsoeffekter uteblir. Barn är mer känsliga än vuxna, och tydliga samband kan visas mellan föroreningar och hälsoeffekter. Länsstyrelsen ifrågasätter föreslagen placering av förskolan i det läge där halterna för partiklar landar precis under miljömålet. Även andra aspekter såsom buller och risk för olyckor gör denna placering tveksam.

Risken för olyckor

Detaljplanens två bilagda riskunderlag togs fram i samband med planeringen av Rinkebyterrassen och är daterade 2011 respektive 2012. Förutsättningarna är i stora delar lika och Länsstyrelsen har inget att invända mot att underlagen nyttjas även för Tenstaterrassen. Länsstyrelsen anser dock att staden behöver tydliggöra att planen utgår från den senaste informationen som kan påverka riskbilden, till exempel trafikprognoser som kan påverka flödet av farligt gods. I planens miljöutredning från 2017 ingår ett avsnitt om farligt gods, men det framgår inte vad detta avsnitt baseras på och det går inte att utläsa om den beaktat några nyare uppgifter än de som finns i de gamla riskunderlagen.

Tunneln över Hjulstavägen får bebyggelse direkt ovanpå tunnelns tak. Länsstyrelsen kan inte se av planhandlingarna om det ställs några särskilda krav på bebyggelsen eller konstruktionen. I riskunderlaget står att tunneln bör tilldelas kategori E, det vill säga förbud mot i stort sett alla transporter av farligt gods. Enligt planbeskrivningen tillåts inte transporter av farligt gods på Hjulstavägen. Länsstyrelsen vill upplysa staden om att det inte finns något sådant förbud i nuläget. Att införa ett förbud är i princip möjligt och beslutas av Länsstyrelsen. Det pågår dock inget arbete

med att införa ett sådant förbud nuläget. Det förutsätter bland annat att eventuella transporter som nyttjar vägen har ett annat alternativ. Öster om planområdet, vid korsningen Spånga kyrkväg och Krällingegränd, finns en drivmedelstation. Det kan inte uteslutas att leveranser till denna passerar via aktuell del av Hjulstavägen. Staden behöver titta vidare på denna fråga inför det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen är öppen för en dialog med staden om att införa ett förbud i Hjulstavägens tunnel.

I planförslaget är förskolegården placerad ovanpå överdäckningen av E18. Länsstyrelsen kan inte se att förskolegård uppenbart ryms inom de användningsområden som riskunderlagen föreslår för marken ovanpå tunneln. Förskolegårdar används vanligen flera timmar per dag och bör inte ses som en tillfällig vistelseyta. Länsstyrelsen ifrågasätter lämpligheten i att placera förskolegården ovan överdäckningen.

Kommunen behöver säkerställa att de skydd som avses anläggas i form av parkeringshus eller plank, kommer att finnas på plats innan den bebyggelse som avses skyddas blir uppförd.

Buller

Länsstyrelsen kan med nuvarande underlag inte bedöma om riktvärden för buller kan klaras. Detta behöver beskrivas mer utförligt och regleras i planhandlingarna. Till nästa skede behöver kommunen säkerställa att den utformning som är nödvändig för att uppnå godtagbar ljudmiljö regleras i planbestämmelser. De lägen där speciallösningar krävs behöver beskrivas. Eftersom avsikten är att ordna uteplatser ska utformning och läge för dessa redovisas så att det är tydligt att det går att klara bullerriktvärdena. Det är viktigt att det sker i planskedet, så att en god ljudmiljö kan säkerställas och så att ett ansvar för nödvändiga åtgärder blir tydligt innan planen vinner laga kraft.

Eftersom parkeringshusen ska fungera som bullerskärm mot bostadsbebyggelse behöver de byggas innan bostäderna kommer till stånd. Kommunen behöver säkerställa detta i detaljplanen.

Markföroreningar

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet, finns idag inga registrerade uppgifter inom planområdet. Uppströms planområdet finns däremot en industrieponi som kan ha gett upphov till föroreningar inom planområdet. Det står även i planhandlingarna att området bland annat består av fyllnadsmassor, dessa kan i vissa fall innehålla föroreningar.

Det planeras en förskola inom planområdet. Särskild hänsyn ska iakttas vid planering för verksamhet som skolor, förskolor och lektytor då barn är känsligare för exponering av föroreningar.

Utifrån nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte bedöma om marken är lämplig för sitt planerade ändamål då det saknas underlag om markföroreningar. Länsstyrelsen anser därför att det till nästa planskede måste visas att marken är lämplig för sitt ändamål avseende detta. Föreligger någon risk bör det i planhandlingarna redovisas hur man avser att säkerställa att risken minimeras för människors hälsa. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Formalia.

Länsstyrelsen kan inte utläsa i planhandlingarna vilken version av PBL som är aktuell, men förutsätter att det är PBL 2010:900 i version efter den 2 januari 2015. Det är därför en fördel om hänvisning till aktuell paragraf i PBL förs in efter respektive planbestämmelse på plankartan.

Rubriken på planbeskrivningen är inte densamma som på plankartan.

Behovsbedömning inför miljöbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Länsstyrelsen vill informera om att skrivningen bör vara formulerad så att den följer lagens definition. Följande formulering har stöd i lagen och är därför att rekommendera: "Kommunen bedömer att planen inte antas medföra betydande miljöpåverkan".

Trafikförvaltningen (SL)

Trafikförvaltningen skriver att det är positivt att kommunen exploaterar områden i närheten av befintlig kollektivtrafik. Betydande höjdskillnader ställer extra krav på att gång- och cykelvägar till och från kollektivtrafiken utformas säkra, trygga, genå, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Storstockholms Brandförsvar

Hantering av olycksrisker

SSBF besvarade remiss i behovsbedömning för planen 2009. Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällor i närheten till planområdet som bedömdes kunna medföra förhöjda

risknivåer. SSBF:s synpunkter har sedermera inarbetats i planförslaget.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankartan. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

Brandvatten

I planunderlaget presenteras inte hur brandvattenförsörjning är anordnad på området. SSBF anser att behovet av nya brandposter bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderas ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Trafikverket

Trafikverket skriver att två riksintressen berörs, E18 samt luftfarten. I och med att byggnader med en höjd över 20 m över marknivån föreslås måste Luftfartsverket vara med på sändlistan. De flygtekniska systemen, som är en del av riksintresset för luftfarten, kan komma att påverkas av förslaget.

Enligt Trafikverket kan det tolkas som att parkeringshusen avses grundläggas på överdäckningen. Trafikverket förutsätter att överdäckningskonstruktionen är dimensionerad för detta.

Utformning och konstruktion av parkeringshusen måste anpassas till de risker föreslagen placering innebär. Trafikverket gör bedömningen att riskutredningens slutsatser är rimliga. I övrigt hänvisar Trafikverket till länsstyrelsens bedömning.

Luftfartsverket

Luftfartsverket yttrar sig som sakägare av CNS-utrustning, vilket innebär utrustning för kommunikation, navigation och övervakning. Hela detaljplaneområdet ligger inom skyddsområdet för Luftfartsverkets radarstation i Bällsta. Inom skyddsområdet råder begränsning i byggnadshöjd enligt ICAO DOC 015. Luftfartsverket har inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att ingen av byggnaderna blir högre än 70 meter över nollplanet, påbyggnader som skyltar, master, torn, räcken, ventilation och hisschakt inräknat.

I remissvaret har Luftfartsverket inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför

alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har följande synpunkter:

Plankartan

- Antalet brytpunkter på blivande fastighetsgränser bör reduceras.
- Plangränsen bör justeras så att Tensta 4:7 hamnar utanför.
- Det lilla kvartersområdet för teknisk anläggning mellan bostadskvarteren norr om E18 saknar angöring.
- Tunnlarnas utbredning i höjd bör framgå av plankartan under ”allmänna platser användande”.

Fastighetsbildning

- De nya fastigheterna för bostads- och parkeringsändamål bildas genom avstyckning från Akalla 4:1 vilket bör framgå.
- Den överdäckande delen av E18 och Hjulstavägen kommer fortsatt vara en del av Akalla 4:1. Berörda nybildade fastigheter kommer därmed urholkas av Akalla 4:1. Urholkningen begränsas av tunnelns utbredning. Fastighetsgräns kommer att ligga i ovankant *och* underkant befintlig tunnel. Detta behöver förtydligas i beskrivningen som också behöver kompletteras med höjdangivelser.

Gemensamhetsanläggningar

- Gemensamhetsanläggning ska bildas för parkeringsgarage.

Servitut

- Ska en separat fastighet bildas för elnätstation inom det östra kvarteret kommer servitut behöva upprättas för åtkomst mm.

Ekonomiska frågor – fastighetsbildning

- Fastighetsbildning bekostas av fastighetsägaren, dvs. Stockholms stad.

Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden ställer sig positiv till detaljplanen samt lämnar följande synpunkter. I miljöutredningen konstateras förskolan och vårdverksamheten ligger nära tunnelmynningarna. Eftersom barn, äldre och sjuka är mer känsliga för luftföroreningar ska så låga halter som möjligt eftersträvas där dessa grupper bor och vistas. Enligt miljöutredningen är det bättre att förlägga förskola och vårdverksamhet till ett mindre belastat område än intill Hjulstavägens mynningar. Stadsdelsnämnden anser att alternativa platser för förskola och vårdboende bör utredas. Detta kan göras genom att utveckla den framtagna miljöutredningen till en

miljöbedömning i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken. Konsekvenserna för olika alternativa placeringar av förskolan och vårdboende kan då jämföras och bästa möjliga plats hittas.

En konsekvensbedömning gällande halter av luftföroreningar på takterrasserna bör göras. Det är viktigt att halterna på terrasserna är låga, speciellt på vårdbyggnadens tak som kommer att bli en viktig samlingspunkt.

Enligt planhandlingarna krävs tekniska åtgärder för att en del lägenheter ska uppfylla riktvärden för buller. En tydligare redovisning i planhandlingarna för hur dessa tekniska åtgärder ska säkerställas bör tas fram.

Enligt miljöutredningen har planområdet osäkra grundvattenförhållanden, vilket kan innebära att de tekniska möjligheterna för att anlägga en damm är komplicerade. Nämnden delar miljöutredningens syn på att grundvattenförhållandena behöver utredas vidare. Vilken aktör som i framtiden kommer att ansvara för underhållet av dammen behöver säkerställas innan dammen färdigställs.

Förskolegårdens storlek behöver redovisas. Vid den fortsatta planeringen av förskolegården behöver hänsyn tas till säkerhet genom bland annat inhägnader samtidigt som personalen ska tillåtas en överblick över terrasseringarna. Förskolans avlämningsplats bör också vara säker. Trafiksäkerhet är en viktig faktor även vid vårdboendet där bland annat färdtjänst och ambulanser ska kunna stanna.

En bedömning över förskolans kapacitet och volymer bör göras. Då planförslaget innehåller många mindre lägenheter råder en viss osäkerhet om förskolan kommer att fyllas. Tillgängligheten till och från planområdet för vårdboendets anhöriga och personal samt för dem som hämtar och lämnar på förskolan bör säkerställas. Det bör utredas om närtrafiken kan trafikera området. I de planerade parkeringshusen bör finnas parkeringsmöjligheter för anhöriga och för dem som lämnar och hämtar vid förskolan.

Det är önskvärt med värmeslingor på vägar och trappor ned till Järvafältet. Värmeslingorna bidrar till att invånare, de på förskolan och vårdboendet enkelt kan ta sig till fältet året om. Det är även önskvärt med uppvärmda viloplatser längs vägen ned till fältet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöförvaltningens sammanvägda bedömning av planen är att tillskottet av bostäder, tillgängliggörande av rekreationsvärden på Järvafältet och förbättrad ljudmiljö för befintliga bostäder överväger de indirekta negativa effekter som bostadsbebyggelse i så nära anslutning till kulturreseptatet innebär. Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets uppfattning att miljöfrågorna i planen kan hanteras inom ramen för den ordinarie planprocessen och att en separat MKB inte krävs. Förvaltningen konstaterar att hela bebyggelsen i det nya förslaget ligger utanför reservatsgränsen. I och med detta utgör planens påverkan på kulturreseptatet framförallt ett visuellt intrång. Miljöförvaltningen anser dock att frågor som rör luftföroreningar vid förskolan, buller och planens påverkan på kulturreseptatets naturmiljö behöver beaktas och beskrivas tydligare.

Naturmiljö

En miljöutredning har gjorts för att beskriva planens påverkan på reservatets fyra syften. Enligt denna angränsar planen till kulturreseptatet. Miljöförvaltningen vill förtydliga att ca 1/3 av planen ligger inom reservatsgränsen, det är bebyggelsen som angränsar. Då planen ligger inom reservatet behöver utvecklingen ske i enlighet med reservatets föreskrifter. Miljöförvaltningen anser att planförslaget med gång- och cykelväg, våtmark, hundrastgård samt eventuellt borttagande av befintlig vegetation samt upplag under byggtiden är i strid med reservatsföreskrifterna.

Miljöförvaltningen rekommenderar att planen i första hand justeras så att den negativa påverkan från planen undviks. Om planen fortsatt strider mot reservatets föreskrifter krävs dispens från föreskrifterna. I detta fall behöver kompensationsåtgärder villkoras.

Miljöförvaltningen föreslår följande åtgärder för att undvika den negativa påverkan på kulturreseptatet:

- Behålla befintlig vegetation, framgår av gulmarkerade områden på sidan 12 i miljöutredningen.
- Införa bestämmelse om trädfällningsförbud samt krav på återplantering av liknande trädslag för områden med befintlig vegetation.
- Behålla naturmark som planbestämmelse i större utsträckning än parkmark.
- Anlägga ängsmark enligt plan för återställande efter överdäckningen inom övriga områden samt eventuellt plantera buskar och träd.

- Stryka hundrastgården helt från befintlig betesmark som har mycket höga värden. Denna yta behöver bevaras i nuvarande omfattning och utseende.
- Behov av hundrastgård behöver samordnas med begravningsplatsen och läggas på ej lika värdefull mark

En miljö för groddjur kommer sannolikt att påverkas negativt i samband med exploateringen. Miljöförvaltningen föreslår därför i enlighet med miljöutredningen att det säkerställs att dammar anläggs där renat dagvatten kan fördröjas som även kan utgöra lämpliga groddjurslokaler. Detta bör med fördel samordnas med intilliggande plan för begravningsplatsen och dess omhändertagande av dagvatten och våtmarken Kolkärr.

Luftföroreningar

Miljöförvaltningen anser att placering av förskolan i den del av planområdet med mest luftföroreningar bör ändras till mitten av planområdet där föroreningsnivåerna är lägre. Om detta inte är möjligt behöver den skärm som beskrivs i luftutredningen villkoras i plan så att den blir minst fyra meter hög.

Utöver detta vill miljöförvaltningen påpeka att miljöutredningen felaktigt hänvisar till att bedömning av naturvärden och påverkan redan avhandlats i och med bygget av E18. E18 innebar en stor påverkan, men därefter skulle ytor återställas till naturmark med bland annat insådd av ängsfrön. Beskrivning av planens påverkan måste därför utgå från att planen tar i anspråk obebyggd naturmark som ingår i grönkilen, som medger naturlig infiltration av vatten samt som skulle kunna utveckla högre naturvärden genom ängsskötsel, anläggande av våtmark mm. Det finns mycket riktigt ett undantag för bygget av E18, inklusive överdäckningen och följdåtgärder, i beslutet om reservatet. Det finns däremot inget undantag för att bygga bostäder eller tillhörande anläggningar enligt planförslaget inom reservatet.

Buller

För att säkerställa att riktvärden för buller klaras vid färdigställande av bostäder behövs en planbestämmelse som reglerar att parkeringshusen måste finnas på plats innan inflyttning sker i bostäderna. Enligt bullerutredningen har Stockholms stad riktlinjer för buller på skolgårdar och förskolegårdar. Detta stämmer inte, Stockholms stads ambition är att följa Boverkets riktlinjer som stipulerar att hela gården ska klara 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och ytor där det bedrivs pedagogisk verksamhet 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå. I bullerutredningen saknas redogörelse för hur dagens trafiksituation ser ut, detta behöver kompletteras med för att

få en bättre bild av hur bullersituationen kommer att se ut i samband med inflyttning. Bullerutredningen är inte tillräckligt detaljerad för att det ska gå att bedöma om riktvärden för buller kan innehållas då planlösningar saknas. Planhandlingarna behöver därför kompletteras med planlösningar.

Trafikkontoret

I detaljplanen är gång- och cykelvägen som slingrar sig uppför branten planlagd som parkmark. Trafikkontoret föreslår att den istället planläggs som allmän platsmark för att undvika framtida oenigheter angående vad marken ska användas till.

Med hänsyn till utsläpp och buller anser Trafikkontoret att placering av förskola och förskolegård bör utredas vidare då de i detaljplanen är placerade i direkt anslutning till tunnelmynningen vilket är ett mycket trafikexponerat läge.

Trafikkontoret anser att fler kopplingar mellan Tensta och Järvafältet, utöver visuella sådana, bör möjliggöras. Det bör läggas fokus på att skapa en sammanlänkande och funktionsblandad miljö längs vägen som skapar ett stråk med goda kvaliteter.

Trafikkontoret identifierar en problematisk nivåskillnad mellan Tenstaterrassen och omgivningen åt såväl befintliga Tensta som åt Järvafältet. Tensta är redan en mycket otillgänglig stadsdel och det är av betydelse att stadsdelens genomgripande planeringsmissar inte återupprepas. Tillgänglighetsperspektivet bör prioriteras i fortsatta utredningar. Trafikkontoret föreslår att en publik hiss mellan Tenstaterrassen och Järvafältet utreds samt att trapporna ned till Järvafältet görs mer utbredda och publika.

Skugga från vattentornet bör beaktas i ett tidigt skede när vårdmiljöer ska utformas. Det bör sökas lösningar för att disponera om gårdar och lokaler för att kunna nyttja så mycket dagsljus som möjligt. Det bör i ett tidigt skede vidareutredas vilken typ av parkmark som kan genomföras i skuggläge.

Vad gäller parkeringsplatser utmed gatan så ska det inte målas rutor. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska inte inrättas vid varje fastighet utan ska istället inrättas vid behov. Om det finns en vårdcentral eller dylikt kan de däremot uträttas men då ska dessa vara reglerade mellan vissa klockslag så fler kan använda platserna. För boende ska p-platserna vara belägna i garage, om det kommer att anordnas besöksparkering ska även dessa vara tidsbegränsade.

God marginal behövs vad gäller yta för belysning och inga belysningsstolpar ska förekomma på kvartersmark. Trafikkontoret ska alltid bli informerat om belysning behöver tas ner eller flyttas.

Trafikkontoret (park och stadsmiljö) som reservatsförvaltare av Järvafältet

Reservatsförvaltarens synpunkter på detaljplanen:

- Teknikstation för Trafikverket i västra delen av planområdet måste omhändertas avseende anslutningsväg, eftersom planområdet berör angoringsväg till denna.
- Interna utredningar finns hur ny bro över E18 (Akallalänken - Hjulstråket) ska kombineras med angöring till teknikstationen som ligger minst tolv meter under överdäckningen. Stödmurar behövs.
- Hur naturområdets funktioner innanför reservatsgränsen ska utformas måste diskuteras vidare. Gestaltning och vegetation måste ansluta till naturen i reservatet. Det Ekologigruppen anger i sin miljöutredning som rekommendationer av natur- och vattenmiljö bör följas.
- Dagvattenhantering måste utredas vidare så att det gynnar igelbäcken. Så mycket vatten som möjligt behöver gå till bäcken under förutsättning att vattnet når acceptabla nivåer med avseende på tungmetaller och näringsämnen.
- Positivt med lokalt omhändertagande av dagvatten. Ambitionen måste vara att överskott tas om hand i våtmark nedanför terrassen för att gå vidare till Igelbäcken i renad form.
- Plangräns bör inte livas dikt mot öst-västlig gång- och cykelväg på fältet. Reservatsförvaltarens behöver utrymme att sköta väggroppen inklusive dike.
- Träd som kan vara av mindre karaktär eller buskkaraktär bör planteras i parkytorna uppe på terrassen för att ta hand om dagvatten.
- Befintlig vegetation inne i kulturresevatet ska bevaras i största möjliga utsträckning.
- Olika funktioner som vetter mot Järvafältet till exempel utegym, klätterlek etc ska utformas robust och naturnära i "lösa" former, utskurna i grönskan. Luftig grönska betyder också inslag av barrträd som tall och lärk för att skydda mot nordanvindar. Funktionerna ska anpassas gestaltungsmissigt till naturen.
- Småbarnslekplats bör kanske ligga uppe i bebyggelsen av trygghetsskäl.
- Våtmarken nedanför terrassen intill öst-västlig gång- och cykelväg inom reservatet är ett värdefullt tillskott.

- Pumphus för avloppsvatten är olämpligt placerat med tanke på regionalt cykelstråk i öst-västlig riktning på Järvafältet. Det alstrar tung trafik. Dessutom kombinerad med trafik från ny begravningsplats. Man bör se över annan lösning som inte alstrar trafik inne i reservatet.

Stockholms stadsmuseum

Tensta planerades under de första åren av 1960-talet, efter tidens rådande ideal där stadsmässighet och trafiksäkerhet var ledorden. Resultatet blev en stadsdel med hög boendetäthet och trafikseparerade gator. De högsta husen placerades i norr kring centrum, för att sedan trappas ner mot grönområdet i söder och mot Spånga kyrka i öster.

På den högsta punkten placerades vattentornet som nu fungerar som ett landmärke, väl synligt från Järvastadsdelarna och E18.

Byggnaden är av stadsplaneringshistoriskt värde, som ett uttryck för hur man på södra Järvafältet medvetet placerade den högre bebyggelsen på den högst belägna marken – som storskaliga skulpturer i stadslandskapet. Vattentornet har markerats med grönt i Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta vilket innebär att den har särskilda kulturhistoriska värden.

Stadsmuseet har vid en inventering av ytterstaden bedömt att Tensta är den mest representativa stadsdelen från 1960-talet av Järvastadsdelarna. Viktiga egenskaper att vidmakthålla utifrån det kulturhistoriska perspektivet är:

- Trafiksepareringen med obrutna gång- och cykelvägar
- Husvolymernas förhållande till varandra där de högsta husen är placerade i norr och lägre i söder och öster
- Husens ursprungliga arkitektur, färgskala och material
- De omgärdade grönområdena
- Vattentornets centrala roll i stadsbilden

Strax norr om planområdet ligger Igelbäckens kulturresevat.

Reservatet är en rest av ett intakt odlingslandskap så som det såg ut i Stockholmsområdet vid förra sekelskiftet. Området är rikt på fornlämningar från bronsåldern.

Stadsmuseets bedömning är att planförslaget inte påverkar något av de ovannämnda värdena. Det är positivt att grönområdet närmast reservatsgränsen planeras och att stödmurarnas höjd regleras till max 50 cm.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet har tidigare yttrat sig över Rinkebyterrassen och bl. a. påpekat viken av att tillägget skapar tydliga rörelsemönster och att det inte utgör en sluten enklav utanför den äldre stadsdelen. Dessa synpunkter är än viktigare för Tenstaterrassen, då den genom sin placering kopplar sämre mot de befintliga strukturerna än i Rinkeby. Skönhetsrådet anser att förslaget kräver bearbetning så att det mer strukturellt blir en del av Tensta, både genom gångvägnätet och genom gatornas sträckning. Kopplingen mot Hagstråket måste stärkas, eventuellt genom sammankoppling av terrassens gatunät och Vissingebacken, alternativt genom en ny gata på den föreslagna förskolans plats, som dras längs kvarteret Vissings norrsida. Skönhetsrådet anser att de interna rörelsemönstren i de nya kvarteren bör värderas högre än den monumentala kompositionen, och att det därmed bör finnas fler sätt att snedda genom området.

Rådet efterfrågar också en mer genomarbetad markplanering där terrassens svängda gata med fördel skulle kunna trädplanteras. Områdets avslutning i öster och väster kräver en bearbetning där vändplanernas ytor minskar, kanske genom att rundkörningen ordnas i slingor, och genom att parkeringshusen får en fin gestaltning på insidan eftersom de kommer utgöra fond i båda riktningarna.

Skönhetsrådet tillstyrker detaljplaneförslaget med allvarlig erinran om den bristfälliga kopplingen mellan planområdet och Tensta i övrigt. Rådet anser att denna aspekt kräver bearbetning inför granskning.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Rådet skriver att målsättningen med projektet är att knyta ihop Tensta stadsdel med Järvafältet. Då borde det finnas en bättre förbindelse mellan dessa. Med den lösning som finns föreslagen blir det jobbigt för personer med funktionsnedsättningar att ta sig en sådan lång sträcka i den långa rampen. Man borde se över detta problem och skapa en bättre förbindelse.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall skriver att det är positivt att det planeras för maskinell hämtning av avfall med bottentömmande behållare. Placering av dessa ska följa riktlinjerna i ”Projektera och bygg för god avfallshantering”. Där anges till exempel att behållarna ska placeras så att de vid lyft håller ett säkerhetsavstånd

på två meter till omgivande hinder såsom fasader, träd och belysningsstolpar.

För att säkerställa tillgänglighet för hämtfordonen inom området ska svepytor och vändzoner möjliggöra vändning och manöverutrymma för 12-metersfordon.

Insamling av matavfall från förskolan och vårdboende bör utredas och redovisas vidare i bygglovskedet. För stora mängder matavfall rekommenderas maskinella system. I detta fall kan till exempel avfallskvarn till sluten tank eller en kombinerad fettavskiljare med matavfallstank tillgodose omhändertagande på ett enkelt sätt både inom verksamheten och i samband med tömning. Kopplingspunkt i fasad ska medföra kort slangdragning vid tömning.

Fri dörrbredd till övriga soprum ska vara 110 cm. Vägen från soprummet till gatan ska vara plant och hårdgjort, inga trappor, trösklar eller andra hinder får finnas.

Vattenförsörjning

Stockholm Vatten skriver att vattenanslutning kan beredas och tryggas genom att ansluta området till högzonen i både Föllingebacken och i Hagstråket.

Spillvatten

Spillvattenförsörjningen kommer i första hand att ske genom anslutning till befintligt spillvattentunnelsystem genom ett nytt borrhål. Skulle denna lösning inte fungera behöver området försörjas genom en pumpstation som pumpar spillvatten till befintlig anslutningspunkt i Föllingebacken eller i Hagstråket.

Pumpstationen kan omöjligt integreras i en trappa som det står i planbeskrivningen. Stockholm Vatten och Avfall tillåter inte integrerade pumpstationer eller pumpstationer under mark om det inte förekommer speciella skäl så som trång befintlig stadsmiljö, vilket inte kan yrkas på i detta fall. Vid pumpstationen ska finnas en parkeringsyta.

Ledningsstråket som är planerat vid sidan av trappan, till borrhål eller pumpstation, måste vara tillgängligt för Stockholm Vatten och Avfall för underhåll och omläggning (vilket kräver tillgänglighet för yrkesmaskiner). Om inte det kan säkerställas kan alternativt anslutningspunkter erbjudas i gatumark men då krävs en annan VA-lösning än den som idag föreligger, inklusive en ny placering av pumpstationen i gatunivå.

Dagvatten

Det aktuella området ingår i det naturliga avrinningsområdet till Igelbäcken via diken på Järvafältet, som i sin tur mynnar i Edsviken. Anslutning av dagvatten kan ske mot Järvafältet och vidare till Igelbäcken efter erforderliga dagvattenåtgärder så som fördröjning och rening. Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur. Avledningen av dagvatten från planområdet bör utredas vidare, både för att identifiera möjliga anslutningspunkter och avrinningsvägar på Järvafältet för beräknade dagvattenflöden men även för att säkerställa att avrinningen vid extrema regntillfällen möjliggörs.

Synpunkter planbeskrivning

Sidan 32: "För att minimera belastningen på det lokala ledningsnätet under gatorna är en lösning med ytliga rännor längs gatorna en möjlighet". Stockholm Vatten och Avfall skriver att det inte handlar om att minimera belastningen på det lokala ledningsnätet. De ytliga rännorna ersätter dagvattenledning i gatumark. Detta eftersom marktäckningen är för liten att kunna anlägga traditionella brunnar och ledningsnät.

Sidan 32: "Eventuellt kan dagvattnet sedan ledas till utloppet på den norra sidan av gång- och cykelvägen mot den planerade dammen, och sedan vidare mot Igelbäcken". Stockholm Vatten och Avfall skriver att dagvatten från Tenstaterrassen inte kommer att ledas mot dammen som är planerad för rening av dagvatten/dräneringsvatten för kommande begravningsplats. Det är viktigt att dessa olika syften hålls isär.

Sidan 32: "Vid mycket kraftiga regnflöden bräddar vattnet över i bräddningsbrunnar som är kopplade till kommunala dagvattenledningar". Stockholm Vatten och Avfall skriver att det är viktigt att notera att, eftersom det inte går att anlägga dagvattenledningar på traditionellt sätt i gatumark på grund av den dåliga täckningen, inte större avledning från bräddningsbrunnar kan ske mot det kommunala dagvattenledningsnätet i gatan.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag under förutsättning att nedanstående beaktas:

Svenska kraftnät har högspänningskablar parallellt med Föllingebacken. Åtgärder som önskas genomföras i närheten ska samrådas med Svenska kraftnät eftersom ledningsrätt finns för

ledningar och kablar. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

AB Fortum Värme

Fortum Värme har vibrationskänslig undermarksanläggning som måste beaktas. Genomförandeavtal kan komma att bli aktuellt, och dialog kring detta har inletts.

Ellevio

Regionnät

Ellevios fördelningsstation Tensta ligger i nära anslutning till området. Stationen är av avgörande betydelse för elförsörjningen i området. Det är av yttersta vikt att stationen beaktas i samband med byggnation. Projektet får inte försvåra för framtida möjligheter för ombyggnation eller in- och utmatning till stationen.

Vidare har Ellevio flera 33 kV och 110 kV kabelförband i området. Kablarna får inte skadas och kan behöva omförläggas i samband med projektet. Kablar finns även förlagda i tunnel i området.

I norra delen av planområdet har Ellevio urdrifttagna oljeledningar. Dessa kan tas bort och saneras om de påträffas.

Ellevios anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrhning, vibrationer och sättningar. Ellevio utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske.

Lokalnät

Den nya bebyggelsen kommer att försörjas av befintlig nätstation vid Föllingebacken samt ny nätstation i parkeringsgarage.

Ellevio lokalnät föreslår att PE-område förtydligas med användning elnätstation. För att angöra den inhysta nätstationen behövs u-område i rampen v2. Ellevio har urdrifttagna 11 kV ledningar i planområdet.

Övriga, ej sakägare

En boende i Tensta

Planförslaget syftar, enligt den boende, till att i Tensta skapa attraktiva bostäder i kontakt med Järvafältet, vilket är bra. Genom att det samtidigt anläggs grönytor, parkvägar och trappor på

överdäckningen skapas en ny förbindelse till fältet vilket också är välkommet. Den boende vill påpeka två allvarliga brister i förslaget.

Järvafältet, och potentialen att skapa ett riktigt attraktivt läge

Förslaget talar om ”närhet till Järvalandskapet” och ”utblickar mot det stora landskapsrummet”. Texten förtiger att den absoluta närheten och utblicken idag består av Granholmstoppen och en unik park med stor dragningskraft på järvabor och även långväga besökare. För att skapa ett attraktivt boende är grannskapet med Järva Discgolf Park en ovärderlig tillgång enligt den boende. Möjligen kan förtigandet bero på att staden godkänt en plan för begravningsplats på parkområdet. Kanske hänger även stadens problem att hitta villiga byggherrar samman med risken att de färdiga bostadsrätterna blir vittnen till hur parken som är Tenstas främsta ”dragare” invaderas av grävskopor, och att lek byts ut mot begravning.

Planförslagets skrivning om den del av området som innefattar kulturreseptat – att det där ”föreslås en park som ska locka ytterligare besökare till Järvafältet” – ter sig i sammanhanget patetiskt. räddningen för Tensta ligger i att Mark- och miljödomstolen underkänner begravningsplatsen på Granholmstoppen, eller att kyrkogårdsnämnden själva inser vilket riskprojekt det är – opinionsmässigt, tekniskt och ekonomiskt – och avstår. Om Järva Discgolf Park får fortsätta att vårda och utveckla området stiger exploateringsvärdet på Tenstaterrassen med många hundra miljoner.

Förr fanns vattentorn på vykort, men nu ska de inte synas alls?

Tensta vattentorn är en karaktäristisk byggnad som varit ett signum för stadsdelen, ett landmärke, ett igenkänningstecken. Det har också engagerat tenstaborna genom åren och den boende har hört många fantasifulla förslag om hur vattentornet skulle kunna användas för mångkulturella budskap, signalera stolthet, belysas eller utsmyckas. Detta imponerande byggnadsverk ska enligt planförslaget gömmas bakom en massiv bostadsmur i sex våningar, så att det från fältet in mot Tensta bara är den övre delen av tornet som syns sticka upp. Det är okänsligt genomfört.

Och vice versa – vattentornets höga placering utgör ett utflyktsmål för sin utsikts skull. Med planförslaget kommer den utblicken över Järvafältet att blockeras av en lång huskropp i sex våningar. Det är kontraproduktivt för en plan som har syftet och potentialen att förbättra den upplevda kontakten mellan fältet och Tensta som bostadsområde.

Den boende ifrågasätter också placeringen av ett vårdboende där höjdskillnaderna gör Järvafältet otillgängligt för rullstolsburna. Vårdboendet får i planförslaget status som en herrgård där en lång parksluttning med trappor leder upp från Järvafältets parkområdet till boendets huvudentré. Så sorgligt dock att de som bor i huset inte kan använda sig av detta pampiga stråk. Detta centrala gångstråk i planområdet utgör samtidigt huvudentré till Tensta för gående på fältet. Så snöpligt dock att det tar tvärstopp vid vårdboendet och inte leder vidare till det lockande och utmanande vattentornet.

En tydligare Tenstaterrass

Byggnader för vård- och omsorgsboende passas bättre i Tenstas centrala stråk för kommersiell, kulturell och annan service, såsom det var tänkt från början med Tensta servicehus. Den stora otympliga huskroppen i planförslaget bör ersättas av bostadsrätter i 2-3 mindre punkthus. Låt Tenstaterrassen få chansen att bli ett renodlat och riktigt attraktivt bostadskvarter i Tensta, och samtidigt erbjuda en mer direkt förbindelse för alla tenstabor – symboliskt och funktionellt.

Louise Heimler
planchef

Peter Lundevall
stadsplanerare