



STADSBYGGNADSKONTORET
PLANAVDELNINGEN
Oskar Bergström
Tfn 08-508 27 130

ANTAGANDEHANDLING
DNR 2012-14129-54
2014-05-09
Rev. 2014-11-12
1(24)

Laga kraft 2016-04-13

Planbeskrivning

Detaljplan för delar av Riksby 1:3 och Bällsta 1:9 mm i stadsdelen Bällsta, Dp 2012-14129



Röd markering visar planområdet

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Följande utredningar har tagits fram som ett planeringsunderlag under projektets gång.

- *Geoteknisk undersökning (COWI AB, 2012-06-20, rev 2013-08-16)*
- *Miljöutredning (Ekologigruppen AB, 2012-12-21, rev 2013-09-21)*
- *Trafikutredning Bällsta gård (Atkins, 2013-03-18, rev 2013-10-10)*
- *Bullerutredning (ACAD, 2013-12-03)*
- *Dagvattenutredning (COWI AB, 2014-03-21)*
- *Påverkan på miljö kvalitetsnormer (Ekologigruppen, 2013-10-29)*

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra uppförande av en bygghandel med tillhörande upplagsytor, körytor och parkering.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet ligger strax norr om Bromma flygplats och omfattar totalt ca 30 000 kvm. Området avgränsas av Bällstavägen i söder, Solvallaskogen i öster, Mjölvägen och ängsmark i norr och ängsmark i väster. Planområdet utgör delar av fastigheterna Riksby 1:3, Bällsta 1:9 och Bällsta 1:27, som ligger i stadsdelen Bällsta i Bromma. All mark inom planområdet ägs av staden.



Snedbild som visar planområdet med röd markering

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010 redovisas pågående markanvändning, där aktuellt planområde är markerat som "Natur, park, större idrottsområde, begravningsplats m.m." Planområdet gränsar till området Bromma flygplats i söder, gles stadsbebyggelse i norr och tät stadsbebyggelse, samt en del av centrala stadens utvidgning i öster. Föreslagen åtgärd är i linje med översiktsplanens stadsbyggnadsstrategier som tillsammans handlar om att skapa ett tätare och mer sammankopplat Stockholm.



Utklipp ur översiktsplanen med planområdet markerad med röd cirkel

Detaljplan

Planområdet är till större delen ej detaljplanelagt. En liten del i öster är planlagd som parkmark och gata (Dp 2341, LK 1940)

Markanvisning

Exploateringskontoret och AB Karl Ekesiöö har en överenskommelse om att Ekesiöö ska flytta från fastigheten Masugnen 1 där de bedriver verksamhet idag. Fastigheten Masugnen 1 ligger i ett strategiskt läge i Ulvsunda industriområde, ett av stadens stadsutvecklingsområden. Genom att staden ges möjlighet att ianspråka tomträtten till Masugnen 1 i förtid får staden rådighet över fastigheten före 2022, vilket underlättar planeringen och genomförandet av stadsutvecklingsprojektet Ulvsunda industriområde.

Den 20 oktober 2011 markanvisade exploateringsnämnden ca 20 000 kvm mark för byggvaruhus på aktuell plats.

Samordning av pågående planer

I direkt anslutning till platsen pågår arbete med att ta fram en detaljplan för idrottsändamål innehållande, bl.a. fotbollsplaner, ishall, garage och förråd samt parkering, se *Startpromemoria för planläggning för del av fastigheten Riksby 1:3,2 m.m (Dnr 2007-36700-54)*. Planarbetet befinner sig i ett startskede. Stadsbyggnadskontorets ambition var till en början att utöka planarbetet för idrottsanläggningen med nu aktuell plats för bygghandel för att kunna samordna en gemensam infart till de båda verksamheterna. Osäkerhetsfaktorer i planeringen av idrottsverksamheten gör att det dragit ut på tiden. Samtidigt är staden mån om att få tillgång till Ekesiöös nuvarande fastighet i Ulvsunda Industriområde, där bostäder ska provas.

Trafikutredningen visar på att en större ombyggnation av Bällsta allé behövs för att kunna användas av den trafik som enbart bygghandeln kräver. En ombyggnation är inte ekonomiskt motiverad för endast det här projektet. En infart från Gamla Bromstensvägen ser kontoret som lämplig då inga nya vägar behöver dras. Med anledning av att planerna för bygghandeln behöver handläggas skyndsamt bedöms idrottsanläggningen och platsen för bygghandeln bäst hanteras som två separata ärenden.

Plats har lämnat mellan bygghandeln och Mjölvägen för att möjliggöra nya gångkopplingar. Frågan behöver studeras närmare i planarbetet med idrottsplanerna för att få klarhet i lämplig sträckning.

Förutsättningar

Natur

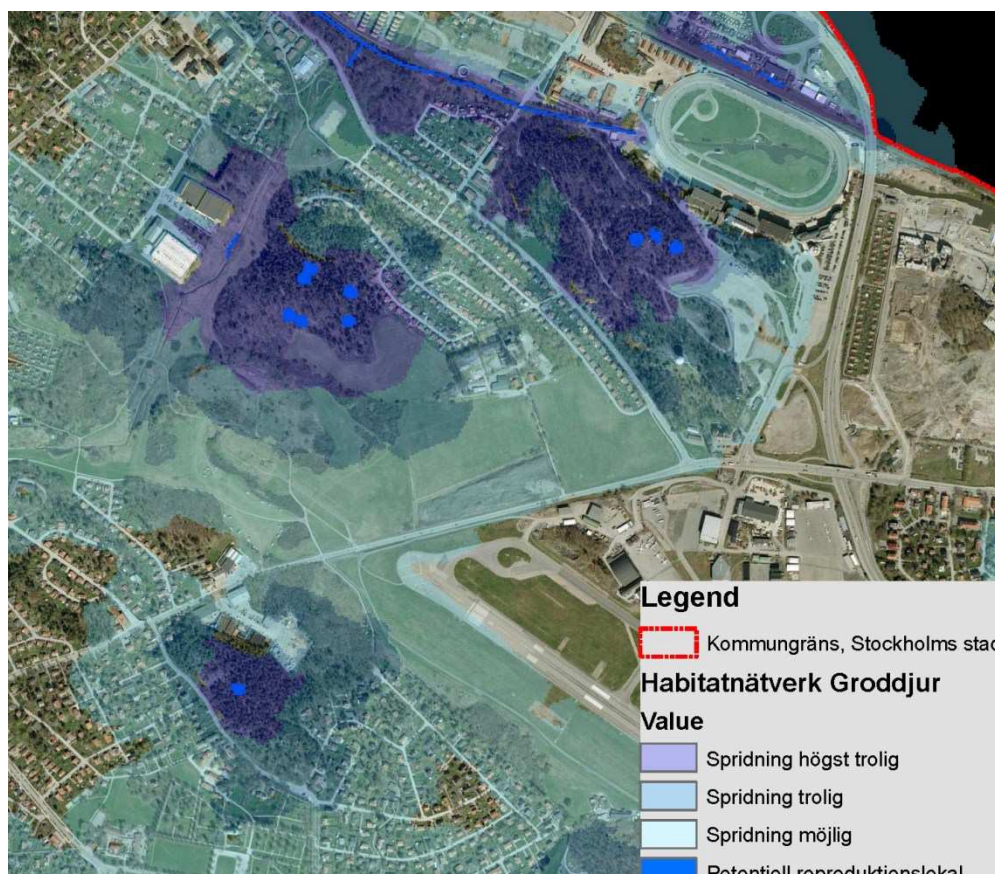
Planområdet är idag obebyggt och utgörs av öppen ängsmark som består av frisk, välhävdat gräsmark med inslag av torräng. Marken sluttar åt sydost, ned mot Bällstavägen och korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen.

Naturvärden

Inga rödlistade arter finns registrerade i området eller påträffades vid fältbesöket den 7 augusti 2013 (se Miljöutredning). I samband med miljöutredningen har en mindre torrbacke med inslag av torrängsflora med smultron och gråfibbla uppmärksammas i det nordöstra hörnet. Torrbacken bedöms vara av lokalt intresse (klass 2B). Biotopen utgör en ovanlig naturtyp i staden.

De öppna gräsmarkerna utgör livsmiljö för ett flertal skyddsvärda arter bland annat sånglärka, ängspiplärka och tofsvipa. Alla tre arterna kräver stora sammanhängande öppna områden för vistelse. Arterna är funna i anslutning till planområdet och det kan därför antas att även planområdet utgör en del av arternas habitat.

I nära anslutning till planområdet finns det både potentiella reproduktionsområden samt biotoper som groddjur (enl habitatnätverket för groddjur). Dokumenterade observationer av vanlig padda har gjorts i diket invid planområdet samt i diket under kraftledningen, ca 700 m norr om planområdet. Även om det inte finns noteringar om andra arter av groddjur så kan det inte uteslutas att fler arter finns. Enligt Miljöförvaltningens bedömning utgör planområdet ett viktigt spridningssamband för groddjur och binder ihop Solvallaskogen med Sundby friområde.



Karta över habitatnätverk groddjur (Miljöförvaltningen, Stockholm stad)

Rekreation och friluftsliv

Området ligger mellan Sundby friområde och Solvallaskogen. Solvallaskogen är en plats med kvalitativa tillgångar för bollspel, grön oas, landform, lekplats, naturlek och promenader (Stockholms Sociotopkarta). Det berörda planområdet används främst som gångpassage i form av upptrampade stigar som syns på ängsmarken. Stigarna utgör en koppling mellan Sundby friområde och Solvallaskogen. Även naturreservaten Grimsta, Kyrksjölöten och Judarskogen är värdefulla områden för rekreation i närheten av planområdet.

Norr om Bällstavägen finns ett öppet landskap i form av Sundby friområde där det finns möjligheter att promenera. Området ligger vid änden av landningsbanan och är kraftigt stört av buller från främst flygtrafiken på Bromma flygplats, men även från den vältrafikerade Bällstavägen.

Bällsta allé är ett landmärke och är till hjälp för orienteringen i området

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ligger sannolikt i avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Bällstaån (SE658718-161866) med avrinning mot Mälaren. Enligt VISS juli 2013 har Bällstaån dålig ekologisk status och uppnår god kemisk ytvattenstatus. Miljö kvalitetsnormer som ska uppnås för vattenförekomsten är god ekologisk status 2021 (tidsfrist till 2021 pga övergödning) och god kemisk ytvattenstatus 2015. Vattenkvaliteten kommer att behöva förbättras i Bällstaån för att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Enligt VISS juli 2013 har Mälaren- Ulvsundasjön (SE657596-161702), som helhet god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Delar av vattenförekomsten, däribland Ulvsundasjön, har dock betydligt sämre vattenkvalitet och har sannolikt en ekologisk status som är sämre än god. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för vattenförekomsten är god ekologisk status 2015 och god kemisk status 2015 med tidsfrist till 2021(enligt 19FS 2009:36). Vattenkvaliteten kommer att behöva förbättras i Ulvsundasjön för att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Dagvatten

Den västra delen av planområdet samt ett större område väster om Bällsta allé (vintertid används detta som dumpningsplats för stora mängder snö) avrinner mot befintligt dike. Diket mynnar ut i en betongtrumma med diametern 400 mm under Bällstavägen, i riktning mot Bromma flygplatsområde.

Övriga markytor inom exploateringsområdet avrinner mot en lågpunkt i anslutning till korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen där dagvattnet infiltreras eller avdunstar på ytan. Den sannolika recipienten för dagvattnet från planområdet är Bällstaån. Denna har sitt ursprung i Viksjö i Järfälla kommun och mynnar sedan slutligen ut i Bällstaviken.

De hårdgjorda ytorna i korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen avvattnas via ett dagvattensystem med ledningar av mindre dimension i västlig riktning. I övrigt finns det dagvattenledningar norrut i Gamla Bromstensvägen.

Kulturhistoriska värden

Strax norr om bygghandeln ligger Bällsta småstugeområde med omkring 200 fristående hus som byggdes mellan 1940- 44. *Stockholms stadsmuseum* klassar småstugeområdet som ett kulturhistoriskt värdefullt område. De kulturhistoriska värdena ligger främst i områdets karaktär som en typ av trädgårdsstad, med raka gator och enhetlig karaktär. Småhusen är i en våning med flacka sadeltak och fasader av trä.

Väster om planområdet ligger Bällsta gård med dess allé. Planområdet utgörs av tidigare odlingsmarker till gården. För Bällsta gård finns belägg från 1630-talet, då ett säteri uppfördes på fastigheten. Betydande markarealer och stort byggnadsbestånd tillhörde gården som kom att bli en av de mest produktiva i Bromma. Om än gården idag har starkt reducerat byggnads- och markbestånd och delvis är omgärdad av diverse småindustrier och verksamheter, så är gården en kulturhistorisk värdefull miljö. Gården är inte kulturhistoriskt klassad men *Stockholms stadsmuseum* har gjort bedömningen att gården har ett stort värde, dvs den skulle markeras med grönt på stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta.

Fornlämning

Enligt *Stockholm stadsmuseum* finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Markförhållanden

En genomförd geoteknisk undersökning visar att stora delar av planområdet består av lera. Stabilitetshöjande åtgärder kommer att bli aktuellt vid

byggnation. Marknivån i området varierar mellan ca +4,4 m i sydöst till ca + 8 m i norr.

Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsen finns inga registrerade objekt över eventuellt förorenade markområden inom planområdet. Däremot har det tidigare bedrivits skrothantering, skrothandel och bilvård, ca 130 m nordväst om planområdet på fastigheten Bällsta 1:13. Andra miljöstörande verksamheter kan också ha funnits i området. Enligt den geotekniska utredningen påvisas inga alifatiska kolväten och metaller i halter under eller i nivå med Naturvårdverkets riktvärden för känslig markanvändning inom planområdet.

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet ligger norr om korsningen Bällstavägen - Gamla Bromstensvägen. Bällstavägen är en viktig och hårt trafikerad gata i västerorts huvudvägnät. Gamla Bromstensvägen och Bällsta allé ingår i det lokala vägnätet och går öster respektive väster om planområdet. Korsningen Bällstavägen - Gamla Bromstensvägen är en trevägskorsning som regleras med väjningsplikt. I anslutning till korsningen finns två obebakade övergångställen.

Gamla Bromstensvägen

På den västra sidan om Gamla Bromstensvägen finns bostäder, dock inte längs med vägens södra del som är i höjd med planområdet. Vägen är problematisk då den är anlagd på lerjordar som fortplantar vibrationer från trafiken på vägen, vilket påverkar de boende längs med Gamla Bromstensvägen negativt. Åtgärder som avsmalningar, mittrefuger, chikaner, skyltning och förbjuden genomfart mellan Bällstavägen och Sundbyvägen har vidtagits längs med Gamla Bromstensvägen för att få ner buller- och vibrationsvärdena. I Gamla Bromstensvägens södra del är hastighetsbegränsningen 50 km/h och 30 km/h i höjd med småstugeområdet.

Bällstavägen

Trafikkontoret planerar genomföra en ny utformning för Bällstavägen med en första etapp mellan Gamla Bromstensvägen - Doktor Abrahams väg. Förslagen gatuutformning handlar om att bredda gatusnittet till förmån för en ökad tillgänglighet och säkerhet för trafikanter. Arbetet beräknas starta 2014.



t.v. På Gamla Bromstensvägen har hastighetsreducerande åtgärder gjorts. Bilden visar avsmalningen i höjd med småstugeområdet.

t.h. Bilden visar mittrefuger, norr om avsmalningen.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbanor finns både längs med Bällstavägen och Gamla Bromstensvägen. På ömse sida av Bällstavägen finns gång- och cykelbanor vilket är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. I arbetet med Bällstavägens nya gatuutformning kommer gång- och cykelvägar breddas.

På den västra sidan av Gamla Bromstensvägen, i höjd med planområdet finns en gång- och cykelbana. Längre norrut övergår gång- och cykelbanan till en upphöjd gångbana och cykeltrafiken sker i blandtrafik. På vägens östra sida finns en upphöjd gångbana. Cykeltrafiken längs Gamla Bromstensvägen är en del av ett regionalt cykelstråk och är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. I cykelplanen är större delen av Gamla Bromstensvägen aktuellt för nyanläggning och är en prioriterad åtgärd.

Inom och norr om planområdet finns upptrampade strövstigar som bl.a. utgör en koppling mellan Bällsta gård och korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförbindelser till området är begränsade, området försörjs enbart med busstrafik. Solvalla är den busshållplats som ligger närmast planområdet utmed Bällstavägen, ca 50 m öster om planområdet. Busshållplatsen trafikeras av linjerna 112 och 113. Buss 112 trafikerar sträckan Alvik- Spånga station och buss 113 trafikerar Solna centrum och Blackebergs sjukhem. På Gamla Bromstensvägen är närmaste busshållplats Skorpvägen som trafikeras av buss 112. Den ligger ca 350 m norr om planområdet.

Trafikmängder och hastigheter

Under två vardagsdygn i maj 2013 har trafikmätningar gjorts för Bällstavägen och Gamla Bromstensvägen. Trafikmängderna för Bällstavägen är 15 700 fordon/dygn öster om Gamla Bromstensvägen och 14 000 fordon/dygn väster om Gamla Bromstensvägen. Trafikmängden på Gamla Bromstensvägen uppgår till 2700 fordon/dygn. Tidigare trafikmätningar från 2001/2002 har gjorts under ett vardagsdygn och bekräftar i stort sätt dagens nivåer. Även på Bällstavägen är trafikmängderna i stort sett enligt tidigare mätningar. Öster om Gamla Bromstensvägen har trafiken ökat marginellt, från 15 500 fordon/dygn till 15 700 fordon/dygn, vilket är en ökning med ca 1,3 %. Innan Gamla Bromstensvägen stängdes av för genomfartstrafik hade vägsträckan ett fordonsflöde på 11 000 fordon/dygn. Förbudet mot genomfartstrafik på Gamla Bromstensvägen bidrog även till att trafikmängderna på Bällstavägen, mellan Ulvsundavägen och Gamla Bromstensvägen, minskade till 15 500 fordon/dygn från tidigare 19 500 fordon/dygn.

På Bällstavägen är tillåten hastighet 50 km/h och på Gamla Bromstensvägen är tillåtna hastighet 50 km/h i den södra delen som övergår till 30 km/h i höjd med småstugeområdet.

Störningar och risker

Luft

Miljökvalitetsnormen för luft klaras idag för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 25-35 µg/m³ (dygnsvärde) och miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 30-36 µg/m³ (dygnsvärde) och miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

Buller

Planområdet är utsatt för buller, främst från Bromma Flygplats men också från Bällstavägen. Vägtrafikbullernivåerna ligger på ca 55-64 dB(A). Planområdet ligger både under nuvarande bullermatta från Bromma flygplats och eventuellt minskad bullermatta för Bromma flygplats.

Höjdbegränsning

Swedavia Swedish airport (Bromma flygplats) är av riksintresse för luftfarten vilket innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som skall skyddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer. Planområdet ligger inom flygplatsens övergångsyta som för det aktuella området innebär höjdrestriktioner om 29,56 m ö h (RH 2000).

Flyghaveri

Det finns en risk för olyckor kopplade till in- och utflygningsstråket vid Bromma flygplats, vilket har bedömts och finns under rubriken konsekvenser.

Farliga ämnen

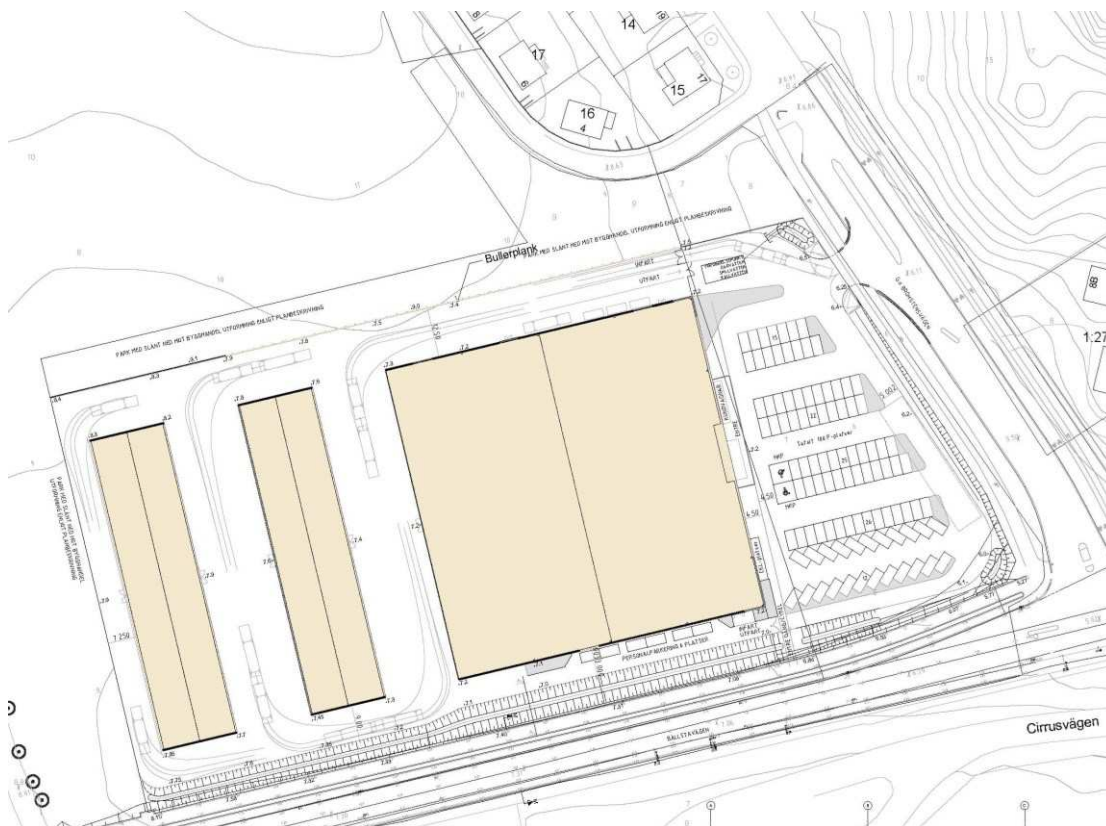
Bällstavägen är inte klassad som led för farligt gods. Dock transporteras dagligen ca 4-5 lastbilar med flygbränsle till Bromma flygplats via Bällstavägen. Lastbilarna passerar inte planområdet på Bällstavägen utan kommer från Ulvsundavägen för att senare ta sig in på flygplatsen via Nimbusvägen. Inne på flygplatsen kör tankbilarna på Cirrusvägen för att sedan tömma bränslet i bränslecisterner, direkt efter vändplatsen.

Planförslag

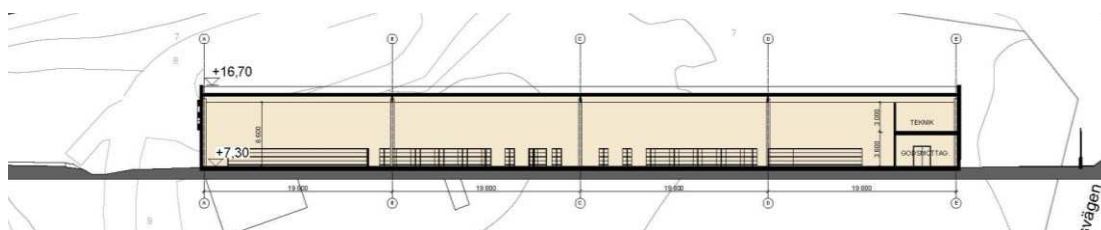
Strax nordväst om korsningen Bällstavägen/Gamla Bromstensvägen föreslås en ny bygghandel med tillhörande parkering, brädgård, upplag m.m. Verksamheten beräknas få ca 400-450 besökare dagligen.

Fastigheten för bygghandeln föreslås bli ca 22 500 kvm. Planen medger en största sammantagen byggnadsarea (BYA) om 10 000 kvm och en största byggnadsarea för enskild byggnad om 6500 kvm. Föreslagen huvudbyggnad är ca 6500 kvm och de två föreslagna förrådsbyggnaderna är ca 1500 kvm vardera. Högsta tillåtna totalhöjd är + 17,5 m över nollplanet, vilket är ca 9,5 m i byggnadshöjd.

Bygghandel är en verksamhet som ska inhägnas. Kundparkeringsområdet i öster tillåts inhägnas med staket till en maximal höjd om 1 m för att bevara sikten mot korsningen. Grindar/bommar är tänkta att uppföras i anslutning till infarten.



Situationsplan (Bergkrantz arkitekter)



Sektion (Bergkrantz arkitekter)

Gestaltning

Bygghandeln föreslås uppföras som tre friliggande volymer. Huvudbyggnadens fasader ska utföras i flera vertikala sekvenser i varierande färg och material. Huvudentrén ska tydligt accentueras från övrig byggnadsdel och vändas mot öster.

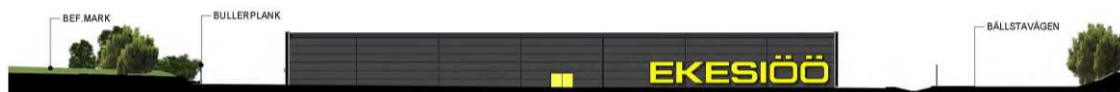
I bygglovsskedet behöver gestaltningen säkras för att inte störa och vilseleda luftfartyg pga av fasadmateriäl, belysning etc.



Fasad mot öster (Bergkrantz arkitekter)



Fasad mot söder (Bergkrantz arkitekter)



Fasad mot väst (Bergkrantz arkitekter)



Fasad mot norr (Bergkrantz arkitekter)



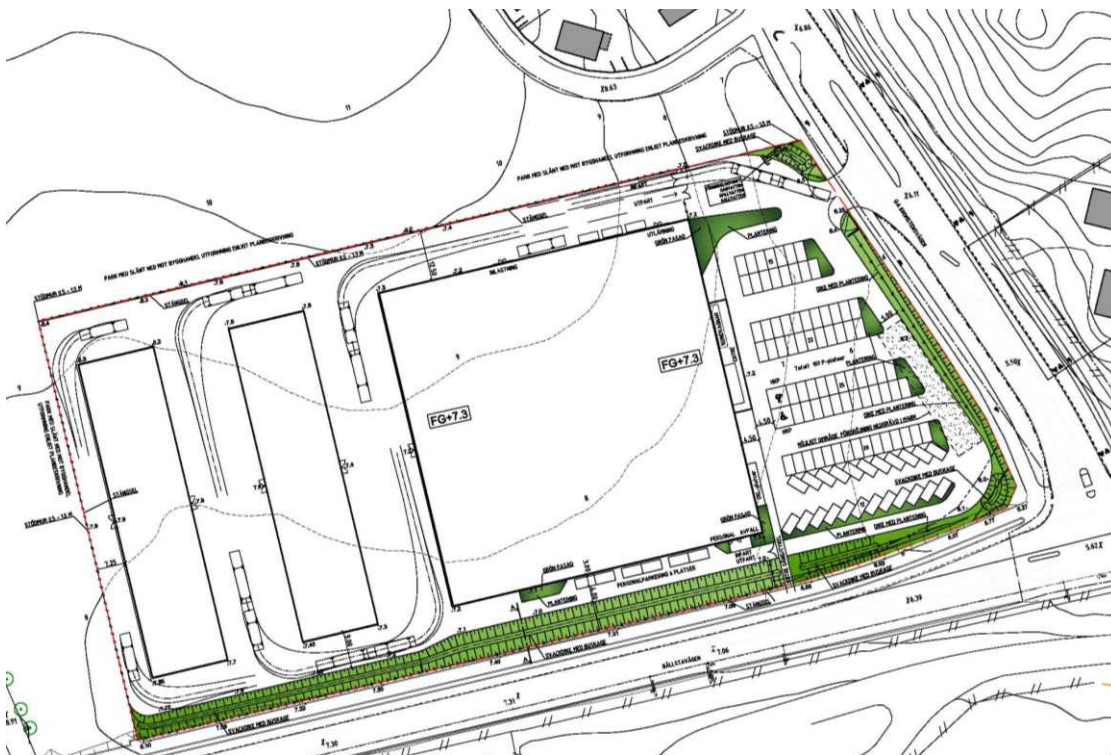
Perspektiv från korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen (Bergkrantz arkitekter)



Perspektiv från Bällstavägen i sydväst (Bergkrantz arkitekter)

Mark och vegetation

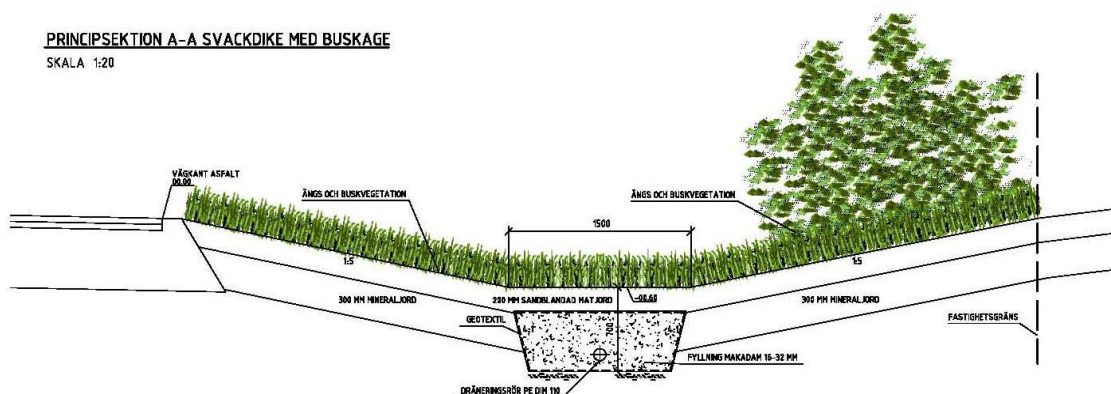
Tomtmark mot Gamla Bromstensvägen och Bällstavägen betecknat n1 på plankartan ska, för att ta hand och dagvatten och föroreningar, planteras och anordnas för dagvattenhantering i form av svackdiken med uppdämningsplatser för att uppnå en riktlinjer. Mindre grönytor föreslås på parkeringsplatsen mellan körytor och parkeringsplatser.



Föreslagna planteringsytor och svackdiken (LandArk)

PRINCIPSEKTION A-A SVACKDIKE MED BUSKAGE

SKALA 1:20



Principsektion över ett svackdike (LandArk)

Landskapsbild

Bygghandeln ligger i ett öppet landskap och kommer vara väl synlig från flera håll. Den norra delen av bygghandeln kommer delvis att ligga ca 2 m lägre än grönmarken i norr, vilket bidrar till att den därifrån uppfattas mindre dominerande i landskapet. Positivt är också att det bullerplank som planeras i den norra fastighetsgränsen pga nivåskillnaden kan utföras lägre. Mot bullerplanket föreslås ny vegetation, såsom buskar och träd, som kan hjälpa till att bryta ned bygghandeln storskalighet.



Perspektiv från Mjölvägen (Bergkrantz arkitekter)

Biltrafik och parkering

Inne på fastigheten är transporter till bygghandeln i första hand hänvisade till lossningsområdet längs med den norra fasaden och i andra hand till att fortsätta till bygghandelns västra sida för lossning. Kundparkering finns på bygghandelns framsida mot öster. Utlämnning av skrymmande varor sker på bygg-handelns baksida mot väster.

Parkeringen rymmer ca 95 st parkeringsplatser varav minst två ska vara reserverade för handikapparkering närmast entrén. För att parkeringsområdet ska var öppet och siktlinjer bevaras får parkeringsområdet endast vara inhägnat med ett lågt staket till en höjd om maximalt 1 meter. För personal föreslås ca sex parkeringsplatser som i förslaget är redovisade längs med den södra fasaden. All trafik förutom kunder som ska parkera är hänvisad till in- och utpassagen norr om byggnaden. I den södra delen planeras en extra passage som kan användas vid behov.

Cykelparkering

Verksamheten med skrymmande varor bedöms inte kräva något större parkeringsbehov för cyklister. Cykelparkering för besökare och personal föreslås till 25 st i anslutning till huvudentrén.

Gator och trafik

In- och utfart

Genomförd trafikutredning visar på att aktuellt område är lämpat för etablering av ett nytt byggvaruhus ur ett trafikperspektiv. Bygghandelns in- och utfart ansluts lämpligast mot Gamla Bromstensvägen. I trafikutredningen studerades tre möjliga in- och utfartsalternativ till bygghandeln på ett översiktligt plan. Möjliga in- och utfarter studerades från Bällstavägen, Bällsta allé och Gamla Bromstensvägen. Utredningen förespråkar en anslutning mot Gamla Bromstensvägen, då en infart härifrån minskar risken för en försämrad framkomlighet på Bällstavägen, som är en viktig gata i västerorts huvudvägnät. Siktförhållandena i anslutningspunkten är goda och Gamla Bromstensvägen

har en god vägstandard vilket möjliggör utrymme för separerade höger- och vänstersvängande körfält. Under samrådet påpekade Länsstyrelsen att man såg positivt på att de personintensiva yorna såsom huvudentrén med parkering vänder sig bort från in- och utflygningen från Bromma flygplats. För att säkerställa att huvudentrén vänds bort från in- och utflygningsstråket, regleras detta i planen. Då in- och utfartens placering styr hur disponering av kundparkering, körytor och byggnader är placerade, har alternativa in- och utfarter inte studerats vidare.

Gamla Bromstensvägen

Med infarten till bygghandeln har man i trafikutredningen kommit fram till att inga kapacitetshöjande åtgärder måste genomföras i korsningen Ballstavägen-Gamla Bromstensvägen till följd av etableringen av bygghandeln. Dock finns det ett behov av att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter samt fordonstrafiken i anslutning till bygghandeln.

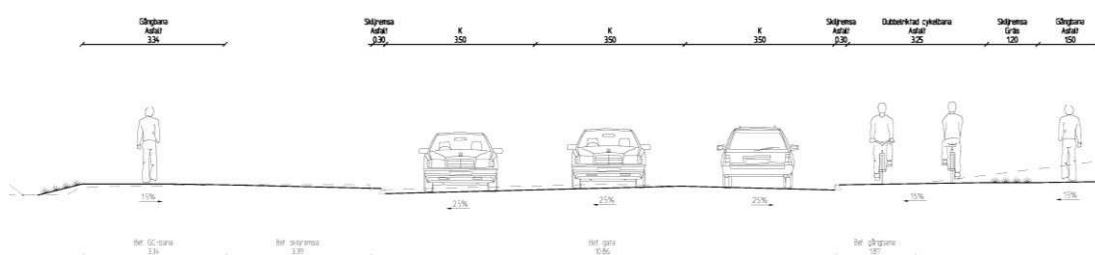
Kollektivtrafikkörfältet i södergående riktning används idag inte av någon busslinje och föreslås därför utgå, till fördel för en förlängning av befintligt vänstersvängande körfält ut mot Ballstavägen för att undvika köbildning. Ett separat vänstersvängande körfält in mot bygghandeln planeras för att minimera köbildning på Ballstavägen.

In- och utfarten har placerats så långt från befintligt bebyggelse som möjligt, ca 80 m norr om Ballstavägen och ca 55 m söder om de bostäder som ligger närmast.

Gång- och cykeltrafik

För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister som trafikerar det regionala cykelstråket (Kungsängsstråket) föreslås cykelstråket flyttas från den västra, till den östra sidan av Gamla Bromstensvägen enligt illustrationen nedan. Cykelstråket breddas till dubbelriktad cykeltrafik och separeras från gående. Endast den del av Gamla Bromstensvägen som rymms inom planområdet ges ny gatuutformning. Övrig del av cykelstråket som fortsätter norrut ansvarar trafikkontoret för.

Befintlig gång- och cykelbana på Gamla Bromstensvägens västra sida görs om till gångstråk. I syfte att medge prioritet och en hög grad av säkerhet för gående föreslås gångbanan, vilken passerar fastighetens utfart, att utformas upphöjd i relation till gatan.



Principskiss över ny utformning av Gamla Bromstensvägen (Atkins)

Bällstavägen

Med anledning av tillkommande trafik som bygghandeln genererar har behovet av att signalreglerad korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen utretts parallellt med detaljplaneprocessen. Utredningen visar att signalreglering kan förbättra framkomligheten att den behöver samordnas med den närliggande korsningen Bällstavägen- Travbanevägen, som idag är signalreglerad. Vidare studier behöver göras om korsningen behöver signalregleras eller inte. Signalreglering är en åtgärd som detaljplanen inte reglerar.

Befintligt övergångsställe på Bällstavägen, väster om Gamla Bromstensvägen, föreslås flyttas till den östra sidan om Gamla Bromstensvägen för att förbättra tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter. I samband med det anläggs nya och bredare mittrefuger för att höja trafiksäkerheten.

Störningar

Transporter av flygbränsle

Transporter av flygbränsle till Bromma Flygplats kommer österifrån på Bällstavägen för att svänga in på Nimbusvägen och därefter in på Cirrusvägen. Avståndet mellan Cirrusvägen och bygghandeln är ca 40 m och mellan bygghandeln och bränslecisternen är det ca 65 m. Riskområdet mellan bygghandeln och Cirrusvägen är plant och öppet med Bällstavägen emellan. Någon utredning kring riskfrågan har inte gjorts då bygghandeln bedöms vara placerad på ett tillräckligt långt avstånd från både tankbilarna på Cirrusvägen och bränslecisterner strax söder om.

Buller

Presenteras som en konsekvens av planen och redovisas under rubriken, konsekvenser.

Flyghinder

Byggherren kommer att behöva göra en lokaliseringsbedömning/ flyghinderanmälan till Swedavia med hänsyn till vilka åtgärder som kommer behöva tas i byggskedet för att undvika tillfällig genomträngning av hinderytan, såsom lyftkranar mm. Planområdet ligger inom flygplatsens övergångsyta som för det aktuella området innebär höjdrestriktioner om 29,56 m ö h (RH 2000).

Natur

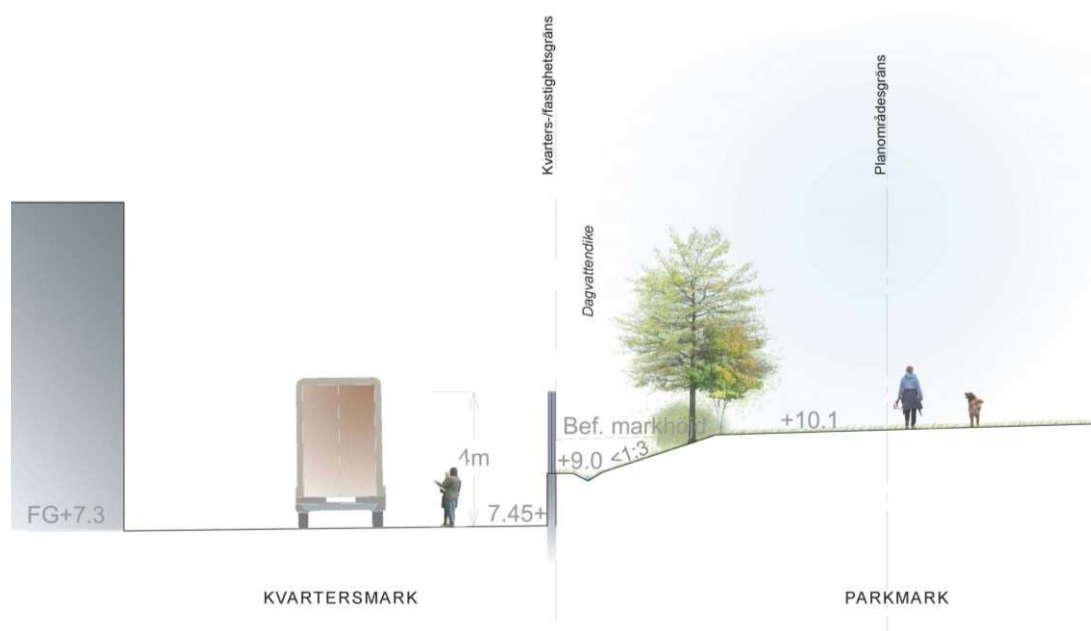
Parkytan i norr

En relativt låg (ej över 8 m) vegetation med buskar och träd planteras i grupper längs med den norra fastighetsgränsen och bullerplanket. Vegetationen planteras främst i samlingar framför huskropparna, med en koncentration av högre träd i öster. Försök att återskapa delar av torrbacken i anslutning till odlingsröset som till stora delar förvinns med exploateringen kommer att göras.

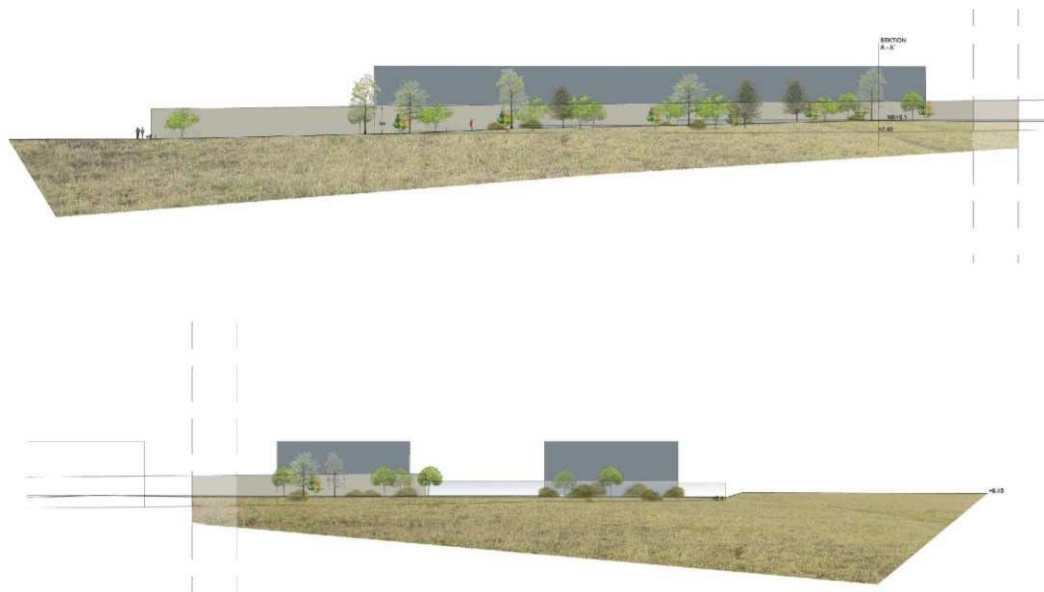
Längs med norra och delvis västra fastighetsgränsen släntas marken med maximalt 1:3 lutning, se sektion nedan. Stödmurar kommer att behöva uppföras i fastighetsgräns mot norr och delvis mot väster. För att undvika att dagvatten norrifrån och västerifrån rinner in på fastigheten, anläggs ett dikessystem i släntområdet mot den norra och västra fastighetsgränsen.



Illustrationsbild som visar placering av ny vegetation i mörkgrönt och dikeslösning med eventuell dagvattendamm i väster, i blått (Ramböll)



Sektion A-A som visar relation mellan bygghandel, bullerplank med stödmur, marknivåer och ny vegetation (Ramböll)



Principelevation som visar bygghandeln från norr (Ramböhl)

Teknisk försörjning

Dagvatten

Fastigheten utgörs till större delen av byggnader eller hårdgjorda kommunikationsytor. För området är dagvattnet tänkt att hanteras i svackdiken med fördämningar på lämpliga ställen. Svackdikena är placerade utmed östra och södra delarna av fastigheten (se rubriken mark och vegetation) och fördröjningsmagasin under parkeringsytan. Då recipienten är känslig är det extra viktigt att maximera den totala reningen inom området. Den viktigaste faktorn i detta är att höjdsättning och takavvattning utformas så att maximal mängd vatten leds bort från tomten via svackdiken. Därför bör så mycket vatten som möjligt avledas åt söder där diket är som bredast och har den bästa exponeringsytan och största uppehållstiden.

Vid parkeringsytan i öster föreslås oljeavskiljning av dagvatten genom att en avskiljare med bypassfunktion samordnas. Oljeavskiljaren bör om möjligt placeras uppströms ett fördröjningsmagasin.

Området består till större delen av lera vilket gör det svårt att omhänderta allt dagvatten lokalt. En del dagvatten behöver ledas bort, varpå flera möjliga anslutningspunkter har utretts och presenteras i dagvattenutredningen (se bilagd dagvattenutredning). Dagvatten som leds bort behöver hanteras med hjälp av en pumpstation (som bekostas av exploatören) som avleds via en tryckledning till en ny anslutningspunkt som byggs ut och bekostas av Stockholm Vatten i den nordöstra delen av tomten utmed Gamla Bromstensvägen. Enligt Stockholm Vatten tillåts endast ett maximalt utgående flöde till ledningsnätet om 20 l/s vilket klaras med ovan nämnda lösningar.

Grönya sparats mellan den planerade bygghandeln och Mjölvägen för att möjliggöra en naturlig infiltration. En dikeslösning, norr om och delvis väster om fastigheten för bygghandeln ska anläggas utan utlopp. Om behov finns så ska en mindre dagvattendamm anläggas på parkmarken i väster som kan hantera upp till ca 40 m³ vatten. Frågan får avgöras i det fortsatta

projekteringsarbetet. Planteringsytorna kommer att utformas så att så mycket vatten som möjligt kan hållas kvar av växterna.

Avfallshantering

Det avfall som bygghandeln medför är tänkt att tas om hand i två containrar med komprimatorer i byggnaden längst västerut. Några (5-6 st) mindre flyttbara containrar är tänkta att placeras bakom huvudbyggnaden.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Risk

Den risksituation som finns kring Bromma Flygplats kopplad till in- och utflygningsstråket har bedömts utifrån tidigare gjord riskanalys för detaljplaneringen från kv. Strömbrytaren 8 (Dnr 2008-20725) från 2009. Detaljplanen syfte var att tillåta en snabbmatsrestaurang (Max hamburgerrestaurang AB) inom fastigheten Strömbrytaren 8 som ligger ca 100 m norr om rullbanans sydöstra ände. Riskanalysen baserades på statistikuppgifter för Bromma flygplats och hela Sverige fram till 2008. Bl.a. undersöktes landningsfrekvens fördelat på respektive kategori, fördelning över inträffade haverier beroende på flygsituation och haverifrekvens för Bromma flygplats fördelat på respektive kategori. Av uppgifterna framkom det att frekvensen för flyghaveri under start respektive landning för respektive flygkategori var följande: 0,06/ år för linjeflyg/ charter, 2,5/ år för privatflyg och 0,5/ år för skolflyg. Det konstaterades att av de flygkategorier som dominerar när det gäller haverier (oberoende om hänsyn tas till var haveri inträffar) är privatflyg och skolflyg. Då risken för en olycka är större med ett privatflyg eller skolflyg än linjeflyg/charter så är skadeverkan mindre omfattande. Sammanfattningsvis är bedömningen från riskanalysen att sannolikheten för en olycka förknippad med in- och utflygningen till Bromma flygplats är mycket låg och med hänsyn till detta bedöms det inte behöva tas i vidare beaktning.

Riskanalysen bygger på statistik från 2008. Situationen för antalet landningar kopplat till kategorier har inte förändrats särskilt mycket över åren vilket gör att statistiken fortfarande kan utgöra ett tillförlitligt underlag. Snarare har antalet linjeflyg ökat samtidigt som andelen skolflyg och privatflyg minskat vilket bidrar till en lägre frekvens av sannolika flyghaverier. Aktuellt

planområde ligger inte i rullbanans förlängning utan ca 300 m öster om den. Planerad verksamhet vänder sin publika del med besöksparkering och huvudentré bort från rullbanan vilket säkerställs i planen. Dessutom finns det bebyggelse inom flygplatsens norra del som skulle kunna hindra att en avakning påverkar bygghandeln. Med hänsyn till avståndet till rullbanan, tidigare statistik över flyghaveri med dagens ändrade frekvens, bebyggelse inom flygplatsen samt verksamhetens disposition bedöms en olycka i samband med in- och utflygningen som mycket liten, samt att rimliga åtgärder vidtagits för att minimera konsekvenserna av en olycka varför någon riskanalys inte är nödvändig.

Kulturmiljö

För Bällsta småstugeområde ligger de kulturhistoriska värdena i stora drag i dess enhetliga karaktär genom de raka gatorna, husens likartade utformning och placering. Med bygghandeln utformning, placering och avstånd anser kontoret att bygghandeln inte gör något intrång i den kulturhistoriska miljön som småstugeområdet utgör.

Natur- och rekreationsvärden

Habitatförlust

De öppna gräsmarkerna utgör livsmiljö för ett flertal skyddsvärda arter bland annat sånglärka, ängsfiol och tofsvipa. Alla tre arterna kräver stora sammanhängande öppna områden för vistelse. Tofsvipan är mest krävande och behöver ca 20 ha öppna marker, medan sånglärkan och ängsfiolen behöver ca 10 ha. Arterna är funna i anslutning till planområdet och därför kan det antas att även planområdet utgör en del av arternas habitat. Detaljplanen innebär en habitatförlust på ca 3 ha, vilket utgör ca 15 % av det totala habitatet i området. Stora sammanhängande öppna marker och torra gräsmarker är en bristvara inom staden. Detaljplanen bedöms i och med habitatförlusten ge märkbart negativa påverkan på habitatet.

Spridningssamband för groddjur

Byggnation och hårdgörande av mark kommer att utgöra en spridningsbarriär för groddjuren. I närområdet finns flera potentiella lekmiljöer och födosöksmiljöer för groddjur. Planområdet har störst värde som potentiellt födosöksområde. Den sammanlagda bedömningen är att den planerade detaljplanen har små konsekvenser för groddjur. Ett grönstråk har sparats mellan Mjölvägen och bygghandeln för ett fortsatt spridningssamband mellan Solvallaskogen och Sundby friområde. För att kompensera naturvärden föreslås möjligheterna till att anlägga en ny damm i anslutning till diket på västra sidan om Bällsta allé att utredas vidare. Denna lokalisering skulle kunna förbättra groddjurens förutsättningar genom att knyta an till övervintrings- och födosöksområdet samt spridningsstråket nordväst om diket. Det är viktigt att vattenkvaliteten i diket är god. En analys av vattenkvaliteten bör göras. Oljeavskiljare bör anläggas uppströms diket och den nya dammen.

Landskapsbild och upplevelsevärden

Aktuellt område är idag redan bullerstört vilket bidrar till låga upplevelsevärden. Landskapsbilden med det öppna landskapet och utblickarna mot Bällsta allé från småstugeområdet i norr kommer att påverkas märkbart negativt. För att bygghandeln bättre ska passa in i landskapet samt för att

mildra upplevelsen för de boende av en stor bygghandel och bullerplank nära inpå så föreslås en ny vegetation med buskar och träd inom parkområdet.

Torrbacke

Det finns höga lokala naturvärden i torrbacken som ligger inom planområdet, förlusten av den ytan är svår att kompensera. Ett odlingsröse inom området, omfattas av generellt biotopskydd enligt miljöbalken och bör bevaras. Försök kommer att göras i för att inom parkområdet mot Mjölvägen återskapa delar av torrbacken i anslutning till odlingsröset.

Gångstigar

Möjligheten att till fots röra sig över fältet påverkas negativt genom att de strövstigar som går diagonalt över planområdet försvinner. Bland annat försvinner kopplingen som sträcker sig diagonalt från korsningen Bällstavägen/Gamla Bromstensvägen till Bällsta gård. Gående hänvisas till Bällsta allé, Bällstavägen eller Mjölvägen och vidare ut på fältet. Gångförbindelserna i området bedöms vara goda även efter bygghandels tillkomst. Område mellan fastigheten och Mjölvägen möjliggör en eventuell framtida koppling till planerad idrottsverksamhet kring Bällsta allé.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Förslaget medför att tidigare oexploaterad gräsmark kommer att hårdgöras. Hårdgörningen samt den ökade trafiken som är kopplat till verksamheten kommer medföra att större mängder förorenat dagvatten kommer att belasta vattenförekomsten Bällstaån (SE658718-161866). För vattenförekomsten gäller miljö kvalitetsnormen god ekologisk status år 2021 samt god kemisk ytvattenstatus år 2015. Idag har vattenmyndigheten klassat Bällstaån till dålig ekologisk status respektive god kemisk status (exklusive kvicksilver). Jämfört med Svenskt Vattens riktvärden av föroreningshalter i dagvatten kommer dagvattnet efter etableringen att innehålla för höga halter av koppar, krom, zink och suspenderad substans. För att kunna uppfylla Svenskt Vattens riktvärden måste dagvattnet renas med 18-71% beroende på ämne. Störst behov är det att få ner halterna av suspenderad substans (partiklar). Den rening som föreslås i planen är svackdiken med uppdämningsplatser. Med bra utformade svackdiken, där vattenhastigheten hålls nere, kan reningseffekten komma upp i 50-80 % beroende på förorening.

Den ökade ytavrinningen av fosfor (ca 1 kg/år) som planförslaget kommer att medföra innebär att det kommer att det blir svårare att uppnå god ekologisk status till 2021, men kommer inte att spela en avgörande roll för att miljö kvalitetsnormen kommer att uppnås. Det tillskott av s.k. prioriterade ämnen som följer av planförslaget kommer inte att medföra att den kemiska statusen kommer att förändras. Däremot kommer en ökad belastning av prioriterade ämnen innebära negativa konsekvenser för livet i vattendraget, när de kumulativa effekterna är inräknade. Det finns många små föroreningskällor inom avrinningsområdet som tillsammans får en miljöpåverkan.

För att uppfylla svenskt vattens riktvärden krävs olika reningsgrad för respektive ämne, vilket beskrivs i bilagd utredning för påverkan på miljökvalitetsnormer. Kontoret bedömer att med väl utformade svackdiken och uppdämningsplatser kommer riktvärdena kunna uppnås.

Vidare påvisas att även miljökvalitetsnormerna för Bällstaån som är god ekologisk status och god kemisk status fortfarande kommer att kunna uppnås efter planens geneomförande. Kontoret ser föreslagna lösningar med svackdiken och uppdämningsplatser som tillräckliga för att säkerställa en god vattenkvalitet.

Trafik

Framtagen trafikutredning visar på att en etablering är lämplig ur ett trafikalt perspektiv. Bygghandeln förväntas totalt alstra närmare 450 fordon/ dygn vilket medför ca 900 fordonsrörelser. Av bygghandels tillkommande trafik bedöms ca 90 % (405 fordon) antas ankomma fastigheten via korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen. Övriga 10 % (45 fordon) bedöms ankomma norrifrån på Gamla Bromstensvägen. Antalet resande som ankommer via Gamla Bromstensvägen bedöms vara lågt med anledning av genomfartsförbudet mellan Bällstavägen och Sundbyvägen, och att vägen saknar både funktion och utformning som en huvudgata.

Trots ökade trafikflöden medges god kapacitet i korsningens samtliga tillfarter. En känslighetsanalys har genomförts vilken påvisar att prognostiserad trafik för 2015 (trafikstring från bygghandels + trafikflöden från maj 2013) behöver öka med 50 % i samtliga tillfarter innan korsningen når sitt kapacitetstak med befintlig reglering.

Cykeltrafiken på den västra sidan om Gamla Bromstensvägen flyttas till den östra sidan, övergångsstället flyttas från västra sidan om Bällstavägen till östra sidan och mittrefuger på Bällstavägen kommer att breddas. Gångvägen över in- och utfarten föreslås göra upphöjd. Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister och gående kommer med planförslaget att förbättras.

Buller

Trafikbuller

Trafikbuller från Bällstavägen och Gamla Bromstensvägen har studerats utifrån fallen, innan bygghandels uppförande, efter uppförandet av bygghandeln med förväntade ökade trafikflöden och efter uppförandet med bullerplank.

Resultatet redovisas i bilagd bullerutredning. Det ökade trafikflödet på Gamla Bromstensvägen till följd av bygghandeln påverkar ljudnivåerna marginellt vid bostäderna. För bostadshus på Mjölvägen, närmast nybyggnaden, minskas trafikbuller från Bällstavägen både av byggnaderna själva samt av föreslagen bullerplank. Enligt beräkningarna sänks trafikbuller vid bostädernas mest utsatta fasader med upp till 4 dBA. Även närområdet runt Mjölvägen får en betydande trafikbullersänkning genom exploateringen.

Industribuller

Enligt bullerutredningen uppstår de dimensionerande ljudnivåerna då truckfordon passerar in-/utlämning närmast bostäderna samt från momentana ljud vid på- och avlastning. För att uppnå riktlinjer för verksamhet dagtid (kl. 07-18) mot bostäder på Mjölvägen samt för maximala ljudnivåer under nattetid (kl. 06-07) föreslås en 4 m hög och ca 150 m lång bulleravskärmning i fastighetsgräns mot norr.

För att uppfylla krav på maximala (momentana ljud) under verksamhetens nattimme (kl.06-07) kan av- och pålastning ske inomhus i hall. Buller från hanteringen dämpas då tillräckligt för att uppfylla krav på maximala ljudnivåer innan kl. 07.00. Det förutsätter dock att hallens väggar och tak väljs tillräckligt ljudisolerande. Dimensioneringen av dessa kan ske under vidare projektering.

Flytt av avfallsstation

Den avfallsstation som finns på den östra sidan om Gamla Bromstensvägen i anslutning till korsningen Bällstavägen- Gamla Bromstensvägen kommer att behöva flyttas till följd av Gamla Bromstenvägens nya utformning. Frågan behandlas inte i planarbetet.

Vibrationer

Längs Gamla Bromstensvägen finns problem med lösa leror och vibrationer från trafik. Begränsningar i trafiken gäller därför idag längs Gamla Bromstensvägen. Den södra delen av Gamla Bromstensvägen kommer utformas enligt förslaget i trafikutredningen, så att vibrationer motverkas spridas till småhusen i norr.

Berg finns i dagen vid Mjölvägens södra del och de närmaste småhusen vid Mjölvägen i norr är sannolikt grundlagda på berg eller på friktionsjord på berg. Risker för vibrationsskador från trafik inom byggvaruhandeln är därför liten. Risk finns dock för vibrationer från sprängningsarbeten i samband med bergschakt och en riskanalys bör tas fram med avseende på vibrationer från sprängning, närmare byggstart.

Tidplan

Antagande	december	2014
Laga kraft (tidigast)	januari	2015

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov.

Lantmäterimyndigheten genomför erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från sakägare.

Byggherren ansvarar för genomförande av nybyggnation samt övriga erforderliga anläggningar inom kvartersmark. En tät dialog kommer att behöva föras med flygplatsens säkerhets- och infrastrukturavdelning gällande vilka anläggningar som riskerar påverkas av detaljplanens verkställande. Byggherren kommer att behöva göra en lokaliseringsbedömning/ flyghinderanmälan till Swedavia med hänsyn till vilka åtgärder som kommer behöva tas i byggskedet för att undvika tillfällig genomträngning av hinderytan, såsom lyftkranar mm.

Exploateringskontoret ansvarar för träffande av övriga erforderliga avtal. Genomförandet regleras genom överenskommelse om exploatering mellan staden och byggherren.

För allmän platsmark benämnt gata i detaljplanen ansvarar staden för åtgärder och beskrivs under rubriken, gata och trafik.

För allmän platsmark benämnt park i detaljplanen ansvarar staden för att iordningsställa med ny vegetation, diken mm och beskrivs under rubriken, parkytan i norr.

Övriga åtgärder som staden ansvarar för är kompensationsåtgärder för ianspråktagen grönyta, exempelvis genom att utreda möjligheterna till att förbättra för groddjurens förutsättningar. Ett område i anslutning till diket på västra sidan om Bällsta allé har pekats ut som en möjlig plats.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Överenskommelse om exploatering ska skrivas mellan exploateringskontoret och exploatören. Överenskommelsen reglerar planens genomförande.

Servitutsavtal

Det kan bli aktuellt att skriva servitutsavtal för ledning och tunnel som skyddas med u- bestämmelse på plankartan (se rubriken ledningar och tunnel).

Alternativt kan rätten säkras genom bildande av ledningsrätt, vid förrättning genom ledningsrättslagen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av Riksby 1:3, Bällsta 1:27 och Bällsta 1:9. All mark inom planområdet ägs av staden och aktuell del för bygghandeln upplåts med tomträtt.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning sker genom avstyckning från fastigheterna Riksby 1:3 och Bällsta 1:9 för handelsändamål. Fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund och skall vara genomförd innan bygglov kan ges.

Ekonomiska frågor

Byggherren ansvarar för kostnader för genomförandet av kvartersmarken. Exploateringskontoret ansvarar för kostnader för genomförandet av allmän platsmark.

Tekniska frågor

Vatten och spillvatten

Vattenledning finns både i Gamla Bromstensvägen och i Bällstavägen där servisanslutning kan ske vilket bekostas av staden.

Befintlig spillvattenledning som idag går igenom föreslagen fastighet för bygghandeln omläggs och bekostas av staden. På plankartan finns ett u-område som reserveras för spillvattenledning.

Ledningar

Fortum Distribution AB har befintliga ledningar bestående av bl.a. 11 kV inom området som måste flyttas om planen genomförs. Inom området finns också befintliga 33 kV pex samt olje- ledningar som ej är i drift. Eventuell borttagning av dessa beställs till Fortum Distribution AB som utför detta kostnadsfritt.

Befintlig gasledning säkerställas med ett u- område i planen (i den sydöstra delen). I u- området som är placerat i den norra delen finns det möjlighet att även elledningar förläggs hit. Ett u- område betyder att ledningar ska vara allmännyttigt tillgängligt.

Tunnel

Befintlig tunnel säkerställs med ett u- område kopplat till en höjdangivelse, vilket betyder att marken under föreskriven höjdangivelse ska vara allmännyttigt tillgänglig.

Dagvatten

Så långt det är möjligt ska dagvattnet omhändertas inom den egna fastigheten genom fördröjningsåtgärder såsom svackdiken och fördröjningsmagasin som bekostas av exploatören. Dagvattenpumpstation bekostas av exploatören. Ny anslutningspunkt bekostas av Stockholm Vatten. Med anledning av hårt belastat ledningsnät, norrut, kan endast maximalt 20 l/s avledas till upprättad förbindelsepunkt.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör fem år efter det datum planen vunnit laga kraft.

Monika Joelsson Vestlund
Planchef

Oskar Bergström
Stadsplanerare