

Dnr 301-141-2006

Sammanträde 25 april 2006

Till
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Nya bostäder på Tumultgränd i Lunda, Kälvesta – återremiss

Inbjudan till plansamråd angående del av fastigheten Lunda 6:1,
S-Dp 2004-06696-54

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till marknämnden för kännedom.

Anders Meuller
stadsdelsdirektör

Sven-Göran Södergren
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikflödet på Tumultgränd har mätts, och stadsbyggnadskontoret bedömer att den ökning av trafikmängden som det föreslagna bostadsområdet genererar är acceptabel ur trafiksäkerhetssynpunkt och bullersynpunkt. Godshanteringen vid Lundaterminalen är inte ett skäl att avstå från att bebygga området, dock har verksamhetsutövaren vissa lagstadgade skyldigheter att vidta åtgärder vid hantering av farligt gods. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att den tillkommande bebyggelsen inte begränsar möjligheten att bedriva verksamhet vid terminalområdet. Vid ianspråktagandet av grönområdet avser man att förädla kvarvarande mark. Detta är i linje med de åtgärder staden åtagit sig att genomföra vid exploatering av grönområden. Vissa områden, såsom naturskyddsområden, biologiska spridningsvägar och livsmiljöer för skyddsvärda arter, är fredade från exploatering enligt Stockholms miljöprogram. Det aktuella området utgör inte en sådan skyddsvärd miljö. Förvaltningens bedömning är därför att planförslaget bör tillstyrkas.

Bilagor:

1. Tjänsteutlåtande redovisat i stadsdelsnämnden 2006-03-28.
2. Stadsdelsnämndens beslut om återremiss.

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

Ärendets bakgrund

Stadsdelsförvaltningen har i tjänsteutlåtande inför nämnden 2006-03-28 föreslagit att man tillstyrker detaljplanförslaget avseende 40 nya bostäder i ett område norr om vändplanen på Tumultgränd i Kälvesta. Nämnden återremitterade ärendet till förvaltningen i syfte att få en mer ingående redogörelse för trafiksituationen, eventuella risker i förhållande till Lundaterminalen samt innebörden av att grönområdet ianspråk tas.

Trafiksituationen

Tumultgränd förlängs i nordlig riktning, där den nya vägen viker av i en slinga mot väster bakom förskolan på Tumultgränd 69. Man skapar en ny gång- och cykelväg, samt behåller den befintliga gång- och cykelvägen på banvallen.

Trafikflödet på Tumultgränd har mätts, i syfte att få en klar bild över den befintliga trafikmängden och för att utreda om gatan klarar av trafikökningen utan att säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas. Mätningen skedde under tiden 2005-08-29 till 2005-09-04. Tumultgränd är anpassad för trafikmängder upp till ca 1 000 fordon/dygn. I dagsläget har gatan en trafikmängd om ca 610 fordon/dygn, med en snitthastighet om 27 km/h. Trafiken beräknas öka till ca 850 fordon/dygn om planförslaget realiserar. Enligt Planverkets allmänna råd för trafiknätet innebär en dygnstrafik med mindre än 1 000 fordon/dygn, eller en maxtimtrafik om 100 fordon/timme, en obetydlig barriär för gångtrafik. Tumultgränd har trottoar på vägens båda sidor.

Maxtrafiken på Tumultgränd uppgår till ca 75 fordon/tim. Trafikflödet för maxtimmen beräknas öka till ca 105 fordon, en ökning med cirka 30 fordon/tim. Detta innebär att under maxtimmen ökar trafiken med ett fordon varannan minut. Trafikflödet på Tumultgränd efter exploateringen är mycket vanligt förekommande på bostadsgator i regionen med närhet till centrumområden. Inte heller bedöms trafikbullret öka nämnvärt.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöms trafikökningen bli marginell med tanke på att ökningen blir så pass liten som ett fordon mer varannan minut. Trafiksäkerheten för gångtrafik bedöms inte påverkas.

År 2005 avslag länsstyrelsen stadsdelsnämndens begäran att få uppföra en förskolepaviljong på bollplanen intill förskolan. Som skäl för avslaget anförde länsstyrelsen att bebyggelsen skulle medföra menlig inverkan på trafiksäkerheten och medföra sådana omfattande olägenheter att de utgjorde hinder mot beviljande av lov. Att synen på fordonstrafiken skiljer sig från varandra i dessa två ärenden ger av naturliga skäl upphov till vissa frågeställningar. Förskoleärendet handlade om ett *tillfälligt bygglov*, medan föreliggande ärende är ett förslag på ny *detaljplan*. Det finns avgörande skillnader mellan dessa begrepp.

Ett tillfälligt bygglov kan beviljas för högst 20 år, *i fall där byggnationen normalt strider mot detaljplanen*. Det måste för att lov skall beviljas bl.a. framstå som rim-

ligt ur teknisk och ekonomisk synpunkt att den ianspråktagna marken efter bygglovstidens utgång återgår till planenligt skick. Vidare skall byggnaden uppfylla de allmänna krav som ställs i plan- och bygglagen. När bygglovsansökan gjordes av förvaltningen, så avstyrkte stadsbyggnadskontoret beviljandet bl.a. med motiveringen att trafiksäkerheten skulle påverkas negativt. Denna bedömning gjordes inom ramen för den befintliga detaljplanen, utan hänsyn till planerna på en expansion av bostadsområdet norr om Tumultgränd.

Detaljplanen har i princip två huvudsyften. Det ena är att reglera förändringar av markanvändning och bebyggelse. Det andra är att mera varaktigt reglera bevarande av vissa byggnader och bebyggelsemiljöer eller reglera förutsättningarna för förnyelse och ombyggnad av befintliga bebyggelseområden. I planen preciseras rättigheter och skyldigheter, så att en god helhetsverkan och en lämplig samhällsutveckling uppnås. Detaljplanen måste uttömmande ange vilken mark som är lämpad för bebyggelse, vilket innebär att markägarna inom planområdet ges en byggrätt som garanteras under en begränsad tid. Denna byggrätt innebär att bygglov skall lämnas till ett byggnadsprojekt som inte strider mot detaljplanen. En förutsättning för 20k-programmets genomförande är alltså att man tillskapar ett stort antal nya detaljplaner. Stadsbyggnadsnämnden har efter tidigare programsamråd och remissbehandling funnit det lämpligt att gå vidare i planprocessen och ta fram det planförslag som nu är i fråga.

Lundaterminalen – hantering av farligt gods

Omständigheten att farligt gods hanteras på godsterminalen är en av många faktorer man beaktar vid en helhetsbedömning av detaljplanförslaget. Det är inte någon självständig grund för att avstå från att bebygga området – notervärt i sammanhanget är att vissa av de befintliga bostäderna ligger närmare terminalen än de som planeras att uppföras. Radhuslängans södra del hamnar som närmast ca 40 meter från terminalbyggnaden. Lundaterminalens verksamhet är redan i dagsläget lag-reglerad bl.a. ur säkerhetssynpunkt.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den tillkommande bebyggelsen inte ytterligare begränsar möjligheten att bedriva verksamhet vid terminalområdet. Förvaltningen framhåller att Lundaterminalens klassificering faller utanför förvaltningens kompetensområde. Förvaltningen gör därför inga egna bedömningar i frågan.

Ianspråktagande av grönområdet

Planförslagets slutsatser beträffande ianspråktagandet av naturmark är att kompensation bör ske genom träd- och buskplantering. Man bör också upprätta en skötselplan för att återskapa och bevara de natur- och kulturvärden som behålls i planförslaget. Detta är i linje med de åtgärder staden åtagit sig att genomföra vid exploatering av grönområden. Vissa områden är undantagna från exploatering.

Ett av Stockholms miljöprogramms mål är att ”exploatering av obebyggda mark- och vattenområden ska kompenseras med likvärdig natur i närområdet” (delmål 4:2). ”Kompensationsåtgärder bör genomföras när ett grönområde tas i anspråk för ny bebyggelse/-infrastruktur. En huvudprincip är att försöka ersätta de värden och funktioner som annars går förlorade. Exempelvis kan man förstärka en artfattig grönyta genom etablering av växter och ett målmedvetet skötselprogram som gynnar artrikedomen på de naturmarksytor som blir kvar och på grönytor som nyanläggs.

Staden har som målsättning att ingen exploatering ska ske i följande mark- och vattenområden (delmål 4:3):

- de 13 områden som utreds för naturskydd,
- biotoper, biologiska spridningsvägar, buffertzoner och rekreationsytor som är särskilt värdefulla, samt
- livsmiljöer för skyddsvärda arter enligt ArtArken (databas över hotade arter).

Det aktuella exploateringsområdet utgör inte ett sådant område som nämns i stadens miljöprogram.

- - - - -