

Dnr 301-194-2006

Sammanträde 25 april 2006

Till
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Nya bostäder vid Johannelundstoppen, Hässelby gård och Vinsta

Inbjudan till plansamråd angående stadsdelarna Hässelby Gård, del av Vinsta 5:1.
S-Dp 2002-16782-54

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

Förvaltningen tillstyrker detaljplanförslaget för område vid Johannelundstoppen. Förslaget möjliggör byggandet av ca 500 bostäder och en förskola. Om detaljplanen antas av stadsbyggnadsnämnden, kommer en helt ny stadsdel att växa fram i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde. Projektet tros ha stor betydelse för utvecklingen av Hässelby-Vällingby. Förslaget är till följd av sin storlek och placering inte helt okontroversiellt, men stadsbyggnadskontoret har tydligt redovisat vilka effekter byggnationen får på närmiljön, och hur man avser att bemöta buller, risktransporter och konsekvenserna av ianspråktagande av naturmark. Hastigheten på Lövstavägen sänks till 50 km per timme förbi planområdet. Ljudet från trafiken utmed Lövstavägen klaras huvudsakligen genom att husen utmed gatan placeras i rad och sammanbinds med glasade balkonger så att en skärm bildas. Olycksrisken hanteras med avakningsskydd, fasadutformning och vägdosering. Förvaltningen önskar fortfarande att man anlägger en gång- och cykelbro i områdets södra del. Detta skulle öka tillgängligheten i området, och därmed öka rörligheten mellan Hässelby gård och Johannelund/Vinsta.

Bilagor:

1. Planbeskrivning inkl. sändlista (18 sid).
2. Plankarta med bestämmelser.
3. Miljöutredning dat. 2006-03-20 (20 sid).
4. Protokollsutdrag från Lokala Handikapprådet.

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik, i samråd med avdelningen för barn, ungdom och skola. Ärendet har behandlats i lokala pensionärsrådet och lokala handikapprådet under april månad år 2006. Ärendet har tagits upp i lokalutskottet den 5 april 2006. Den 5 april hölls samrådsmöte i Björnbodaskolans matsal.

Stadsbyggnadskontoret vill ha synpunkter på planförslaget senast 2 maj 2006.

Ärendets bakgrund

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd yttrade sig i sammanträde den 2004-10-26 om programförslaget innefattande 700-800 nya bostäder på båda sidor om Lövstavägen mellan Kuskgränd och Johannelundstoppens grönytor. I remissyttrandet anförde nämnden att man befarade att trafikmängden under morgonrusningen skulle öka och att man därför borde planera för en utbyggnad av kollektivtrafiken i form av en spårvagnslinje mellan Vällingby-Järfälla, samt att man önskade en utredning om hur man kan minska avgasutsläpp och buller i området och den barriäreffekt som Lövstavägen innebär. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 2005-10-13 att man utifrån de synpunkter som kom fram under programsamrådet skulle utarbeta ett detaljplanförslag för område vid Lövstavägen.

Efter programsamrådet hösten 2004 och en omfattande bearbetning har stadsbyggnadskontoret nu upprättat ett detaljplaneförslag som innebär att Johannelundstoppens västsida mot Lövstavägen bebyggs med 27 fyrvåningshus och två femvåningshus med sammanlagt 490 lägenheter, samt en rad med 15 kedjehus. Dessutom planeras för en förskola i områdets sydöstra ände.

Bostäderna är fördelade på fem byggherrar enligt följande:

- Svenska Bostäder, 70 lgh (hyresrätter)
- Botrygg Bygg, 177 lgh (hyresrätter)
- Abacus, 76 lgh (bostadsrätter)
- Skanska, 167 lgh (bostadsrätter)
- SMÅA, 15 kedjehus (bostadsrätter)

Boendeformerna blir både hyresrätter och bostadsrätter, förlagda i 27 st. 4-våningars punkthus, 2 st. 5-våningars punkthus, samt 15 st. 2-vånings kedjehus. Kedjehusen ligger i områdets nordvästra del.

Översiktsplan 99

I *Stockholms översiktsplan* är Vinsta bostadsområde betecknat som tät stadsbebyggelse. Vinsta arbetsområde betecknas som "utredningsområde för framtida stadsutveckling" respektive "verksamhetsområde" och Hässelby Gård som utredningsområde för framtida stadsutveckling respektive kulturhistoriskt värdefulla miljöer som även behandlas som stadsbyggnadskaraktärer i Stockholms byggnadsordning.

Enligt Stockholms grönkarta, Sociotopkartan, betecknas området norr om Lövstavägen med Johannelundstoppen som "Friyta med stora sociala och kulturella värden" samt "Utvecklingsområde. Områden där befintliga park- och naturvärden behöver utvecklas för rekreation och naturupplevelser". På Grönkartans Biotop-

karta betecknas samma område delvis med "Särskilt värdefulla biotoper", samt som "Spridningsbiotoper och buffertzoner".

Vidare redovisas över Lövstavägen "Förbindelsestråk av stor allmän betydelse för möjligheten att använda och uppleva grönstrukturen. Det är viktigt att stråken får en omsorgsfull utformning, som gör dem trygga, trafiksäkra och upplevelserika." Vidare är Hässelby Gård betecknat som område med god tillgång till friytor och Johannelundstoppen betecknat som lekområde, respektive skidbacke, pulkabacke. En del av området norr om Lövstavägen redovisas som "Naturområde med stora allmänna natur- och/eller rekreationsvärden som är detaljplanlagt för annan verksamhet, eller är icke planlagd mark".

I kartläggningen av Stockholms grönstruktur anses området ha gott om friytor och grönområden.

I *Regionplan 1991* redovisas en *snabbspårväg* Mörby-Häggvik-Barkarby-Vällingby, en yttre tvärförbindelse som binder ihop det radiella spårsystemet och viktiga knutpunkter. Banans sträckning inom Stockholm har markerats som reserverat i Stockholms översiktsplan 1999.

I planområdets östra del går ett reservat avsett för en eventuell utbyggnad av förbifart Stockholm. Där planeras ingen bebyggelse förrän man vet hur en nord-sydlig förbindelse genom stockholmsområdet kommer att se ut.

Program för området

Planförslaget möjliggör en omfattande upprustning av Lövstavägen, och en förstärkning av närliggande värdefulla naturområden. Längs Lövstavägen planeras en allé. Lokalgator anläggs som tillfart till den nya bebyggelsen. Johannelundsområdet förstärks och upprustas som rekreationsområde och Karl Bondes skog bevaras som naturområde. Ett grönsamband mellan dessa två områden förstärks. Reservatet för spårvagn tillvaratas i förslaget. Lövstavägens trafik utgör en störningskälla. I förslaget utgör byggnaderna närmast Lövstavägen en bullerdämpande skärm mot trafiken och skapar därmed förutsättningar för skyddade gårdsmiljöer. Området har en svår förutsättning i och med bullret från Lövstavägen, där soliga friytor eller balkonger riskerar att störas.

Övergripande struktur

Man strävar efter en sammanhållen bebyggelse, med måttliga avstånd mellan husgrupperna. Även över Lövsta Allé ska bebyggelsen upplevas höra ihop och bilda en stadsdel tillsammans med det pågående projektet på kv. Tamburen. Boende och besökare ska kunna röra sig tryggt genom området. Terrängens lutning ger upphov till två bebyggelsegrupper, en längs Lövsta Allé nedanför slänten, och en uppe på platån vid Johannelundstoppens fot. Mellan bebyggelsegrupperna som omgärdas av parkytor finns ett större parkrum med fritt ställda vårdträd, lekplatser och gångvägar. Områdets mitt korsas i Kuskgränds förlängning av en gångväg från rondellen vid Lövsta Allé, via en trappanläggning i det centrala parkstråket till det centralt placerade torget och vidare till ängen vid Johannelundstoppens fot. I väster korsar en befintlig gång- och cykelbro Lövstavägen till Karl Bondes skog. En förskola placeras i områdets östra del. Här placeras även en parkering, med möjlighet att bygga däck.

Lövstavägen

Lövstavägen kommer att omvandlas till en mer stadsmässig allégata där hastigheten sänks till 50 km/h. Målsättningen är att förvandla Lövstavägen från en barriärbildande väg till ett gaturum som förbinder bebyggelsen på ömse sidor.

Platågatorna

Gatorna på platån ansluter till Lövstavägen via en backe vid gångbron samt i öster. Ovanför backen ändrar lokalgatan karaktär. Gatan gestaltas som en stadsmässig bostadsgata, med längsgående parkering, samt träd och gångbanor med granitkantstöd och betongplattor. I den centrala delen, kring torget, delar gatan upp sig i två enkelriktade delar. Dessa är smalare och endast den yttre gångbanan är av fullgod standard.

Gång- och trappsystemet

Den centrala delen i Johannelund ligger 6-7 meter högre än Lövstavägen. Nivåskillnaden innebär att det skapas ett centralt stråk för gående med trappor. Trappförbindelsen bildar ett huvudstråk genom området, mot torget och Johannelundstoppen. För att klara tillgängligheten till platån, med de låga lutningar som erfordras, finns tre alternativa gångvägar. Detta kan ske vid gångbanan som löper utmed lokalgatan i östra delen, via gångbanan i centrala parkstråket som går på skrå med start i väster eller via gångbron från Hässelby Gård.

Torget

Kring Johannelundstorget skapas utrymme för både social samvaro, kommersiell verksamhet och parkering. Torget ges en distinkt och högkvalitativ utformning med material som marksten, gatsten och grus. Byggnaderna vid torget skall vända entréer och eventuella verksamhetslokaler mot platsen.

Natur och grönkompensation

Johannelundstoppen är ett rekreationsområde som nyttjas relativt lite i förhållande till sin storlek. Det finns utrymme för fler aktiviteter. Johannelundstoppen avses behållas i sin helhet, och utnyttjas och utvecklas mer för friluftsliv, sport och rekreation.

Ianspråktagande av grönmark kompenseras genom att anlägga en allé utmed Lövstavägen, gradera upp och säkerställa återstående parkmark. Grönområdet upprustas. Grönsambanden mellan Karl Bondes skog och skogspartier norr om bebyggelseförslaget förstärks. Området omkring bebyggelsen får karaktären av stadsdelspark med möjlighet till rekreation med t ex bollspel, lek, promenad, picknick och solbad. Ett centralt parkområde med karaktären av kvarterspark planeras mellan bebyggelsen. Grönsambandet mellan Karl Bondes skog och Lövstastoppen förstärks, inte bara genom att plantera allé, utan även genom att kring vägen förstärka vegetationen för att minska Lövstavägens barriäreffekt. Planteringsförstärkning skall ske så att stråken och ängen vid foten på Johannelundstoppen ovanför bebyggelsen hålls fri. Detta skall vara en gräsbevuxen yta med möjlighet till olika sociala aktiviteter som informella bollspel, brännboll etc. och sammankomster. Kanterna på fältet planteras med buskar och trädjungar. Bollplaner kan anläggas t ex vid befintlig förskola. Det är av stor vikt att dalgången – stråket mellan Vinsta småhus och Joannelundstoppen – bibehålls som ett öppet dalstråk. Stor aktsamhet skall iakttas kring den enda återstående vegetationen som finns kvar från före uppfyllnaden av toppen. Den är belägen i områdets östra del mot Johannelundsslänten. Större delen av Johannelundstoppen är i detaljplanen marke-

rad natur för att området skall kunna skötas som ett naturområde, dvs ej lika intensivt som en anlagd park.

Förbifart Stockholm

Vägverket har ett reservat för en eventuell utbyggnad av förbifart Stockholm i planområdets östra del.

Kollektivtrafik

Tunnelbanestationerna i Johannelund och Hässelby gård ligger inom promenad-avstånd, och ett flertal busslinjer trafikerar Lövstavägen till Hässelby, Vällingby, Spånga, Kista och Jakobsberg. Utmed Lövstavägen ligger reservatet för en spår-väg kvar.

Gång- och cykeltrafik

Genom området planeras gång- och cykelvägar åt alla väderstreck. Förutom den befintliga gång- och cykelbron över Lövstavägen har ytterligare en bro diskuterats.

Boendeparkeringar

Man planerar parkeringar enligt följande fördelning:

Kantstensparkeringar	100 st
Parkeringsgarage	120 st
Ytparkering i väster	10 st
Ytparkering i öster	40+40 st (ev. ytterligare 40 om p-däck)
Torget	30 st
Totalt	340 st

Med ett ytterligare p-däck samt garageparkering fullt utbyggd finns 400 p-platser. Därmed uppnås ett parkeringstal om 0,7-0,78 platser/lgh. Besöksparkeringar planeras utmed vägarna samt kring torget

Konsekvenser för miljön

Det föreslagna planområdet är i översiktsplan betecknat som närnatur/naturpark och utgör en värdefull friyta enligt Stockholms grönkarta. En exploatering strider därför mot delmål 4.3 i stadens miljöprogram, som anger att ingen exploatering skall ske av särskilt värdefulla biotoper, biologiska spridningsvägar, buffertzoner och rekreationsytor.

Planförslaget berör endast perifert biotopområden och marginellt brukbara friytor. Sambandet mellan Karl Bondes skog och Johannelundstoppen avses att förstärkas med vegetation. Ersättning av spridningstråk ska ske dels i form av vegetationsplantering utmed Lövstavägen, dels med ett vegetationsstråk genom området. Av sociotopkartan framgår att området är ett utvecklingsområde, där befintliga mark och naturvärden behöver utvecklas för rekreation och naturupplevelser.

Planförslaget berör endast delar av grönområdet, vilket gör det möjligt att kompensera de grönytor som tas i anspråk. Planområdet ansluter till befintlig service, infrastruktur och kommunikationer och bedöms inte leda till några negativa effekter på människors hälsa och säkerhet.

En helt ny stadsdel

Miljökonsekvenserna, som i och för sig får anses vara stora, skall ses i ljuset av att man planerar en helt ny stadsdel. Förändringen av stads- och landskapsbilden kring Lövstavägen har påbörjats i och med byggstarten av kv. Tamburen. Bebyggelse på vägens norra sida innebär än större förändringar. Rummet kring Lövstavägen slut och får en mer stadsmässig karaktär. Lövstavägen upprustas till en allégata. En upprustning och höjning av kvaliteten i parkområdet kring Johannelundstoppen och de gröna sambanden mellan Johannelundstoppen och Karl Bondes skog föreslås också. Dessa åtgärder är positiva för området.

Buller

Ljudet från trafiken utmed Lövstavägen klaras huvudsakligen genom att husen utmed gatan placeras i rad och sammanbinds med glasade balkonger så att en skärm bildas. Hastigheten på Lövstavägen sänks till 50 km/h. Man bedömer att det s.k. avstegsfall B klaras, och att den föreslagna bebyggelsen är acceptabel ur bullersynpunkt.

Risker och säkerhet

Bebyggelsen ligger klart innanför Länsstyrelsens rekommenderade avstånd på en bebyggelsefri zon på 25 m. Då Lövstavägen fortfarande klassificeras som sekundärled för transport av farligt gods, och den framräknade risken ligger något över gränsen för liten risk som Brandförsvaret rekommenderar, så avser man att vidta åtgärder enligt nedan. Åtgärderna skall minska både antalet olyckor och konsekvenserna av olyckor. Detta får till följd att:

- Ur risksynpunkt skall hastigheten sänkas.
- För att hindra effekter av eventuella olyckor skall hinder för bränsleutsläpp att rinna av Lövstavägen ordnas.
- En effekt av risktransporter är att fasader skall skyddas mot brand efter eventuell olycka på Lövstavägen. Det gäller även fönster som inte skall spricka vid brand efter eventuell olycka.
- Skydd mot avåkning skall anordnas.
- Hastighetssänkningen kommer att bevakas i plangenomförandet.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Projektet att omvandla Lövstavägen till Lövsta allé har redan påbörjats i och med byggnationerna på kv. Tamburen. Om detaljplanen antas av stadsbyggnadsnämnden, kommer en helt ny stadsdel att byggas i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde, med ca 700-800 nya bostäder. Det är således ett projekt av stor betydelse för utvecklingen av Hässelby-Vällingby, och i sig ett starkt skäl att anta planförslaget. Projektet är dock förenat med vissa svårigheter i och med närheten till Lövstavägen, bullret, risktransporterna, hastighetssänkningen och ianspråktagandet av park- och naturmark. Stadsbyggnadskontoret har i planförslaget tydligt redovisat vilka effekter byggnationerna får på närmiljön, och hur man avser att åtgärda och hantera utmaningarna. Planförslaget har dessutom förbättrats avsevärt sedan programskedet, och lokalgatan har getts en mer organisk form som bättre ansluter till Johannelundstoppen och de kringliggande grönytorna. Det är också positivt att tillgängligheten för rörelsehindrade har tillgodosetts på ett bra sätt med alternativa gångvägar.

Förvaltningen tillstyrker således planförslaget, men vill anslutningsvis peka på ett antal omständigheter som bör beaktas i samband med detaljplanens genomförande.

Utveckling av Hässelby gård

Om detaljplanen verkställs, kan näringsverksamheterna i och kring Hässelby gård komma att få en utökad kundbas, särskilt om man bygger en gång- och cykelbro i områdets sydöstra del. Detta torde främja både den lokala arbetsmarknaden och företagen.

Socioekonomisk integration

I och med att det planerade bostadsområdet kommer att få både bostadsrätter och hyresrätter, med villabebyggelse relativt nära inpå, öppnas förutsättningar för en önskvärd socioekonomisk integration.

Skolpliktsbevakningsområden

Det krävs nämndbeslut på utformningen av skolpliktsbevakningsområden. Vid internremissbehandlingen har framkommit att stadsdelsnämnden, om det blir aktuellt, bör besluta att de barn som flyttar in i området skall gå i den nya Smedshagsskolan, och inte i Björnbodaskolan eller Hässelbygårdsskolan.

Ytterligare en gång- och cykelbro över Lövestavägen

Förvaltningen har tidigare önskat att man anlägger en gång- och cykelbro i områdets sydöstra del. Detta skulle öka tillgängligheten i området, och därmed öka rörligheten mellan Hässelby gård och Johannelund/Vinsta.

Säkerhetsåtgärder på Lövestavägen – hastighet, buller och risk

Hastigheten på Lövestavägen sänks till 50 km per timme förbi planområdet. Ljudet från trafiken utmed Lövestavägen klaras huvudsakligen genom att husen utmed gatan placeras i rad och sammanbinds med glasade balkonger så att en skärm bildas. Olycksrisken hanteras med avåkningsskydd, fasadutformning och vägdose-ring.

Lek och rekreation

Förvaltningen anser att det är positivt att man planerar ett större sammanhängande naturområde mellan husen, och att det ges möjlighet att anlägga en bollplan intill förskolan. Förvaltningen anser att man även bör bygga åtminstone en lekplats med lekredskap såsom gungor, klätterställning o.dyl. Den ökade bebyggelsen föranleder möjligen behov av en parklek. Dessutom bör man som kompensation för den ianspråktaga marken anlägga ett elljusspår runt Johannelundstoppen.

Förskola

Förvaltningen har behov av ca 60 förskoleplatser i planområdet. Det är därför mycket bra att en förskola är inlagd i detaljplanen. Utformningen av det anvisade byggrättsområdet verkar dock knapphändigt tilltaget för att möjliggöra en souter-ränglösning på byggnaden och möjligheter till lekyta i plan från varje våning. Förvaltningen konstaterar att topografin på den aktuella markanvisningen är av sådan karaktär att den inte har bästa förutsättningar för små barns lek.

Förvaltningen förutsätter att föräldrar vid hämtning och lämning av barnen kan parkera fordon på gatan, i direkt anslutning till förskolan. Förskolan bör även få nyttja intilliggande parkeringsplats för personalparkering.

Trafik

Vid samråd med närboende kan konstateras att det finns en stark oro att biltrafikanterna i rusningstrafik tar smitvägar över Skattegårdsvägen m.fl. där trafiksituationen befaras att försämrats. För att möjliggöra alternativ förbindelse med E18 anser förvaltningen att Växthusvägens förlängning, den s.k. Ormbackaleden, bör aktualiseras i samband med planens genomförande.

Vägunderhåll

Förvaltningen ifrågasätter x-området längs lokalgatan som löper i områdets nordöstra sida. Det är viktigt att man i exploateringsavtalet ser till att det är fastighetsägarna som står för drift och underhåll inom kvartersmarken. Därför är det viktigt att x-områdena ligger inom kvartersmark.

Förvaltningen konstaterar också att bebyggelsen kommer att innebära att stadsdelens snöupplag måste flytta till annan plats inom stadsdelsområdet. Detta kan innebära extra kostnader för förvaltningen.

Markupplåtelser och torghandel

I och med att området bebyggs kommer en attraktiv plats för cirkusföreställningar att gå förlorad. Denna förlust bör kompenseras på annat håll inom stadsdelsområdet.

Förvaltningen anser vidare att den centrala torgytan bör ge utrymme för torghandel, i stället för parkeringar. Planbestämmelserna medger att man bygger ett parkeringsgarage under torget, varför förvaltningen menar att man bör utnyttja möjligheten att skapa ett genuint och trivsamt småstadstorg i stället för att bygga parkeringar på halva ytan.

Spårvägslinjen

I planbeskrivningen nämner man att reservatet för spårvägen mellan Vällingby och Järfälla kommer att ligga kvar i översiktsplanen, längs Lövstavägens norra sida. Förvaltningen noterar att det är mycket knappt utrymme för en spårväg, och undrar om man har tagit tillräcklig hänsyn till detta vid upprättandet av detaljplanförslaget.

Bostäder för rörelsehindrade

Det lokala handikapprådet har avslutningsvis uttryckt önskemål om att några av bostäderna byggs med särskild inriktning för rörelsehindrade, anpassade utöver nu gällande standard.
