

Utlåtande 2010:129 RIII (Dnr 311-1704/2010)

**Detaljplan för del av Växthusvägen m.m. i stadsdelen
Hässelby Villastad, Dp 2001-17301-54**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplan för del av Växthusvägen m.m. i stadsdelen Hässelby Villastad,
Dp 2001-17301-54, antas.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

Järfälla kommun och Stockholms stad har tidigare utrett Växthusvägens förlängning (då kallad Ormbackaleden). Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbackaledens utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. Programförslaget behandlades i stadsbyggnadsnämnden den 13 maj 2003 som då beslöt att ärendet skulle utgå. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 8 februari 2007 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd och remiss samt utställning i enlighet med redovisat planförslag.

Planförslaget innebär att nuvarande Växthusvägen förlängs in i Järfälla, en sträcka på ca 400 meter. Växthusvägen får separata gång- och cykelbanor samt krav på grodtunnlar, bullerskärmar och rening av trafikdagvatten.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Den föreliggande detaljplanen ska möjliggöra en förlängning av Växthusvägen i Stockholm till Vinlandsvägen i Järfälla och öka tillgängligheten mellan Västerort och Veddesta, Jakobsberg och Barkarby handelsplats. Den ska också avlasta Skälbyvägen och Ekvägen i Järfälla kommun samt utgöra tillfart till framtida bebyggelse i Ormbäcka.

En första etapp av vägen färdigställdes 1989 i Järfälla. Den nu aktuella sträckningen är i huvudsak den som tidigare studerats i detaljplanearbetet 1992. Remissinstanserna är huvudsakligen positiva och Länsstyrelsens önskemål beaktas. Vägen har flyttats något åt öster jämfört med det ursprungliga förslaget för att ge reptiler och groddjur i sumpskogen bättre förutsättningar. Alternativstudier i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har visat att det föreliggande utbyggnadsalternativet är det som sammantaget ger minst miljöpåverkan.

Det är glädjande att äntligen kunna fatta beslut om denna sammankoppling av två kommuners vägnät. Järfälla kommun kommer att stå för alla kostnader vid anläggandet av Växthusvägens förlängning liksom även ansvara för omhändertagande av dagvatten inom vägområdet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta med planbestämmelser, reviderad
3. Planbeskrivning, reviderad
4. Genomförandebeskrivning, reviderad
5. Samrådsredogörelse
6. Utställningsutlåtande
7. Miljökonsekvensbeskrivelse, MKB, reviderad
8. Särskild sammanställning av MKB, reviderad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till detaljplan
2. anföra följande

Den föreslagna förlängningen av Växthusvägen är olämplig ur flera synpunkter. Dels handlar det om att vägen kommer leda till ökade trafikmängder lokalt, vilket motverkar statligt, regional- och kommunalt satta miljömål på ett mycket negativt sätt och som knappast kan anses vara en hållbar stadsutveckling.

Vägdragningen kommer att medföra stora intrång i ett grönområde av stor regional och lokal betydelse. Vägen kommer utgöra en barriär för både friluftsentressen och växt- och djurarter.

Området utgör del av natur- och landskapsmässigt kärnområde för Stockholms ekologiska infrastruktur och utgör en viktig spridningszon för växter och djur. Här ska inte exploatering av ytterligare naturmark ske.

Den grönkompensation som är föreslagen utgörs av ett bullerplank, vilket är absurt. Bullerplank kommer säkert att behövas, men detta är inte i någon begreppsvärld något som kan benämnas grönkompensation. Grönkompensation innebär att man i första hand försöker undvika intrånget på den aktuella grönytan, i andra hand försöker minimera den, i tredje hand försöker kompensera den till exempel genom att lokalt och ur biologisk synpunkt förstärka de arter som blir kvar i omgivningen efter intrånget. Om ekar fattas så planterar man fler ekar, om våtmarksområden försvinner så anlägger man i grannskapet nya våtmarker osv. Om inte heller en kompensation är möjlig, så ska den förlorade grönytan ersättas, dvs en annan yta som i dag inte är grönområde ska göras till ett sådant, till exempel genom att en ny park anläggs.

Det är inte acceptabelt att staden som miljöhuvudstad, påstår att man inte bebygger värdefull naturmark. Sanningen är att man i mycket stor utsträckning hela tiden exploaterar stora och små värdefulla naturmarksområden i Stockholm.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för del av Växthusvägen m.m. i stadsdelen Hässelby Villastad, Dp 2001-17301-54, antas.

Stockholm den 1 december 2010

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Regina Kevius

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* och *Per Bolund* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Karin Rågsjö (V)* enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Detaljplanen för del av Växthusvägen m.m. i stadsdelen Hässelby Villastad, Dp 2001-17301-54, avslås
2. Därefter anføres följande

Frågan om Växthusvägens förlängning har varit en stridsfråga flera gånger tidigare.

Förutom de lokalt ökande trafikmängderna som denna väg leder till, så förstörs även ett grönområde av regional samt lokal betydelse och stor betydelse för de närboende, för lek, hundpromenader och rekreation.

Denna väg, i synnerhet om den förses med bullerdämpande plank, kommer dessutom att utgöra en effektiv barriär både för friluftsentressen och för olika djur och växtarter. Rörande kompensation för ianspråktagen yta, så är det närmast löjeväckande att som grönkompensation föreslå bullerplank. Bullerplank kommer säkert att behövas, men detta är inte i någon begreppsvärld något som kan benämnas grönkompensation. Grönkompensation innebär att man i första hand försöker undvika intrånget på den aktuella grönytan, i andra hand försöker minimera den, i tredje hand försöker kompensera den till exempel genom att lokalt och ur biologisk synpunkt förstärka de arter som blir kvar i omgivningen efter intrånget. Om ekar fattas så planterar man fler ekar, om våtmarksområden försvinner så anlägger man i grannskapet nya våtmarker osv. Om inte heller en kompensation är möjlig, så ska den förlorade grönytan ersättas, dvs en annan yta som i dag inte är grönområde ska göras till ett sådant, till exempel genom att en ny park anläggs.

Området utgör del av natur- och landskapsmässigt kärnområde för Stockholms ekologiska infrastruktur och utgör en viktig spridningszon för växter och djur. Givetvis ska inte exploatering av ytterligare naturmark ske här. Vägen motverkar statligt, regionalt- och kommunalt satta miljömål på ett mycket negativt sätt.

Det är inte acceptabelt att staden som vinnare av utmärkelsen Green European Capital, påstår att man inte bebygger värdefull naturmark. Sanningen är att man i mycket stor utsträckning hela tiden exploaterar stora och små värdefulla naturmarksområden i Stockholm.

Den tätortsnära naturen är utöver de rekreativa aspekterna och ekosystemtjänsterna mycket viktig då den ofta innehåller höga naturvärden, naturvärden som är sällsynta i resten av riket då jord och skogsbruk drivs på starkt ekonomiska grunder. Det finns klenoder i den tätortsnära naturmiljön som vi måste lära oss att värdesätta och förvalta när tätorten växer.

Det minsta man kan begära om denna vägdragning ändå genomförs är att en Ekodukt anläggs på platsen. En Ekodukt innebär att minst 100 meter av vägsträckan överdäckas och att angränsande naturtyper återskapas ovanpå överdäckningen. På överdäckningen kan med fördel parkväg, cykelväg eller motsvarande anläggas. Detta

minskar bullret, bevarar sambandet mellan stadsdelar på ömse sidor om vägen samt de natursamband som behövs för en fortsatt biologisk mångfald. Universitetet i Leeuwarden i Nederländerna har forskat mycket på när var och hur Ekodukter bör anläggas. Detta är en mycket vanlig metod i Tyskland, Nederländerna och Schweiz, för att bevara natur och sociala samband i samband med vägbyggen.

ÄRENDET

Järfälla kommun och Stockholms stad har tidigare utrett Växthusvägens förlängning (då kallad Ormbackaleden). Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbackaledens utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. Programförslaget behandlades i stadsbyggnadsnämnden den 13 maj 2003 som då beslöt att ärendet skulle utgå. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 8 februari 2007 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd och remiss samt utställning i enlighet med redovisat planförslag.

Planförslaget innebär att nuvarande Växthusvägen förlängs in i Järfälla, en sträcka på ca 400 meter. Växthusvägen får separata gång- och cykelbanor samt krav på grodtunnlar, bullerskärmar och rening av trafikdagvatten.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 juni 2010 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

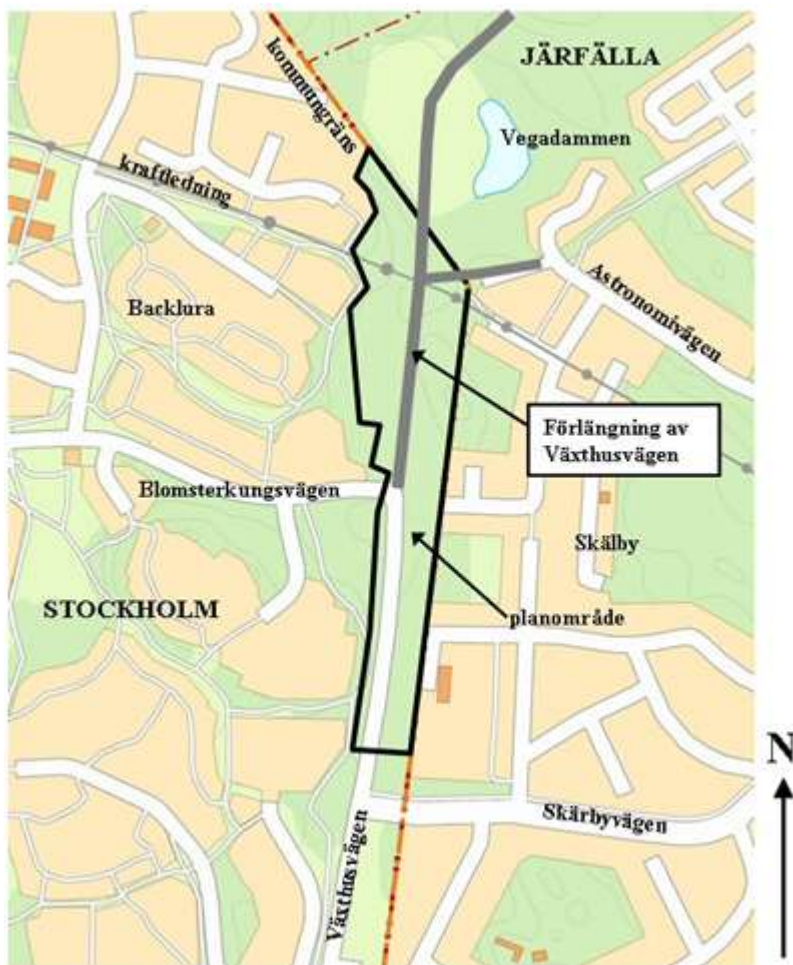
Järfälla kommun och Stockholms stad har tidigare utrett Växthusvägens förlängning (då kallad Ormbackaleden). Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbackaledens utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. Programförslaget behandlades i stadsbyggnadsnämnden den 13 maj 2003 som då beslöt att ärendet skulle utgå. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 8 februari 2007 att ge kontoret i uppdrag att genomföra plansamråd och remiss samt utställning i enlighet med redovisat planförslag.

Planförslaget innebär att nuvarande Växthusvägen förlängs in i Järfälla, en sträcka på ca 400 meter. Växthusvägen får separata gång- och cykelbanor samt krav på grodtunnlar, bullerskärmar och rening av trafikdagvatten.

Många boende är negativa till förslaget. De menar att intrånget i naturen blir för stort. Remissinstanserna är mer positiva.

Stadsbyggnadskontoret anser att planen kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden

och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.



Utlåtande

Ärendet avser att kunna bygga en ny väg mellan Stockholm och Järfälla genom att förlänga nuvarande Växthusvägen in i Järfälla kommun.

Bakgrund

Järfälla kommun och Stockholms stad har tidigare utrett Växthusvägens förlängning (då kallad Ormbackaleden). Den 16 maj 1988 ingicks ett avtal mellan Järfälla kommun och Stockholms stad om Ormbackaledens utbyggnad över den gemensamma kommungränsen. Då Vägverket (nu Trafikverket) inte hade inlett arbeten i syftet att öka framkomligheten på E 18 mellan Hjulstakorset och E4, vilket var ett villkor för fortsatt utbyggnad av vägen enligt avtalet, beslöt Järfälla kommunfullmäktige 18 oktober 1992

att fastställa detaljplanen men undanta vägområdet från fastställelse.

Marken inom planområdet i Stockholm ägs av staden.

Programförslaget

Järfälla kommun inkom med en begäran om att planarbetet skulle återupptas eftersom projekteringen av E18 påbörjats. Staden utarbetade tillsammans med Järfälla kommun ett program för Växthusvägen. Programförslaget har varit på samråd under tiden 5 augusti – 13 september 2002 och samordnades med Järfälla kommun. Växthusvägen förlängs med samma standard som nuvarande väg men med separata gång- och cykelvägar. Många boende var negativa till förslaget. De menade att intrånget i naturen blev för stor. Remissinstanserna var mer positiva. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 13 maj 2003 att ärendet skulle utgå.

Planförslaget

Staden fick en förfrågan under hösten 2006 från Järfälla kommun om att återuppta planarbetet eftersom kraven i avtalet från 1988 var uppfyllda. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 8 februari 2007 att ge kontoret i uppdrag att genomföra plansamråd och remiss samt utställning i enlighet med redovisat planförslag. Planförslaget har varit på samråd under tiden 10 december 2007 – 15 februari 2008. Förslaget var detsamma som vid programmet men kompletterat med bullerskärmar och kompletterade miljöutredningar. De boende var negativa till förslaget även denna gång. Länsstyrelsen framförde att en arkeologisk utredning krävs angående fornlämningar i området. (Se vidare i samrådsredogörelsen)

Utställningsförslaget

Förslaget ställdes ut under tiden 7 oktober – 4 november 2009. Utställningsförslaget har kompletterats med flera utredningar gällande fornlämningar, groddjursinventering och dagvatten m.m. Planförslaget innebär att nuvarande Växthusvägen förlängs in i Järfälla, en sträcka på ca 400 meter. Växthusvägen får separata gång- och cykelbanor. Länsstyrelsen hade fortfarande synpunkter på dagvattenfrågor, markavvattningsföretaget m.m. Flera boende ansåg att förslaget var dåligt eftersom befintliga bostäder drabbades av oacceptabla bullernivåer. Kontoret har därför reviderat planen (se sida 5 och 6) där länsstyrelsens önskemål beaktas. Förslaget innehåller nu krav på grodtunnlar och rening av trafikdagvatten. Krav på bullerskärmar fanns med i det tidigare förslaget. Stadens riktlinjer för trafikbuller uppfylls med föreslagna åtgärder. (se vidare i utställningsutlåtandet)

Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats för Växthusvägen då åtgärden bedöms ha betydande miljöpåverkan som bl.a. behandlar buller, fornlämningar, groddjur, växter, trafik m.m. MKB:n har följts upp av ”Särskild sammanställning av MKB” där vissa ämnen har utvecklats mer.

Om de förslag till åtgärder beaktas kommer konsekvenserna att bli mindre då vägen byggs. (se vidare i MKB:n och särskild sammanställning)

Ekonomi och genomförande

Ett avtal från 1988 mellan Stockholm och Järfälla reglerar kostnader och åtagande m.m. Järfälla kommer att bekosta byggandet av vägen och dithörande skyddsåtgärder t.ex. bullerskärmar o d. Nya gång- och cykelvägar ingår också i detta åtagande. Merparten av planarbetet har också utförts och bekostats av Järfälla kommun.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför antagandet

Buller

En förlängning av Växthusvägen in i Järfälla kommer att öka trafikbullret längs hela vägen. Bullernivån beräknas öka med 1-2 dB(A) i Backlura men minska på Järfällavägen. Enligt bullerutredningen berörs ca 30 småhus och ett antal lägenheter vid Åkermyntans centrum, allt utanför planområdet. För att erhålla rekommenderade bullervärden föreslås att bullerdämpande åtgärder genomförs i form av 3-glasfönster och/eller bullerskärmar. Inom planområdet har bullerskärmar inritats i planen. Utanför planområdet får frågan lösas med avtal mellan parterna.

Fornlämningar och groddjur

Två fornlämningar har undersökts i Stockholm. Båda dessa har bedömts som sentida stengravar. En groddjurinventering har också gjorts som visar på förekomsten av både stor och liten vattensalamander i Vegadammen i Järfälla och i sumpskogen väster om Växthusvägen inom Stockholms område.

För att rädda så mycket av sumpskogen som möjligt och därmed öka överlevnaden för groddjuren har vägen flyttats något åt öster jämfört med det ursprungliga förslaget. Vägen har nu kommit i konflikt med fornlämningen, som måste grävas ur enligt gällande lagar. Flera groddjurstunnlar planeras så groddjuren kan förflytta sig mellan sumpskogen och Vegadammen.

Dagvatten

Allt trafikdagvatten föreslås bli renat innan det leds vidare. För att ta hand om den ökade mängd dagvatten föreslås att kulvertar byggs. Frågan får utredas närmare i samband med projekteringen av vägen.

Natur/grönområde

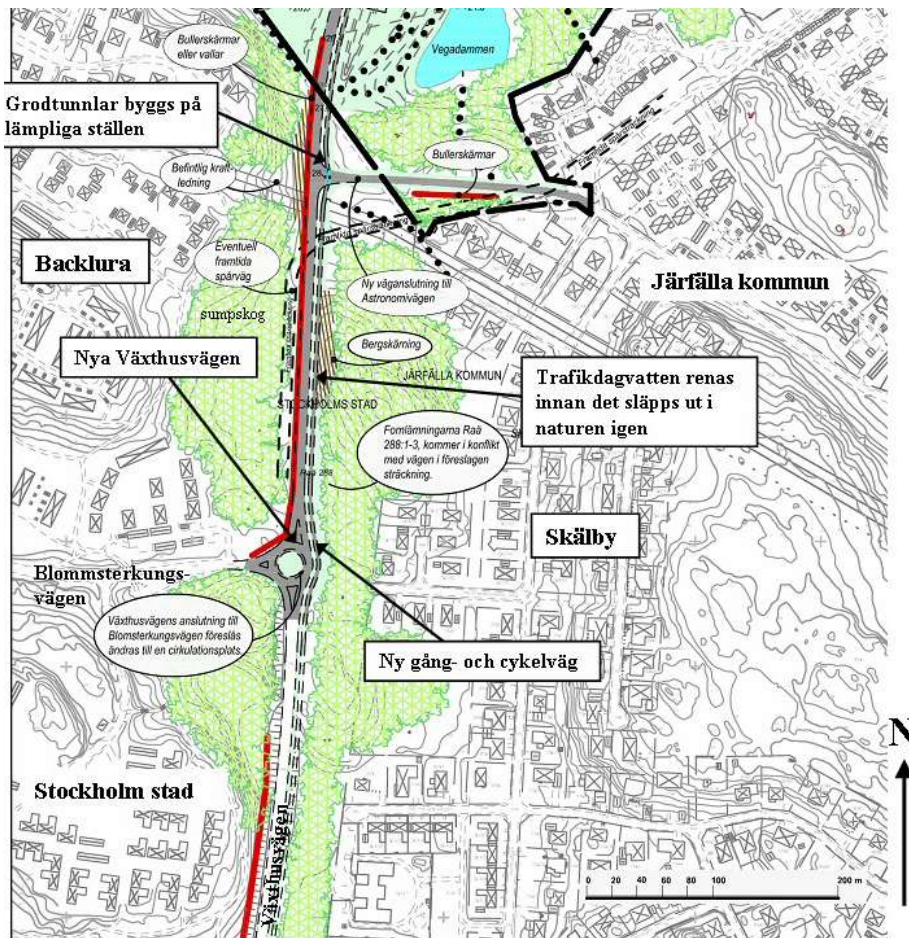
Den nya Växthusvägen kommer att ta ca 10 400 kvm i anspråk av nuvarande naturmark. Vägen skapar en barriäreffekt som påverkar den biologiska mångfalden. Utbyggnaden skapar dock öppna ytor längs vägen, som kan fungera som livsmiljöer för flora. Den värdefulla barrskogen runt sumpskogen kommer delvis att tas i anspråk av vägen. Söder om kommungränsen kommer vägen att byggas på en bergskärning, som sprängs ut. Vissa utfyllnader kommer också att göras.

Vägens placering

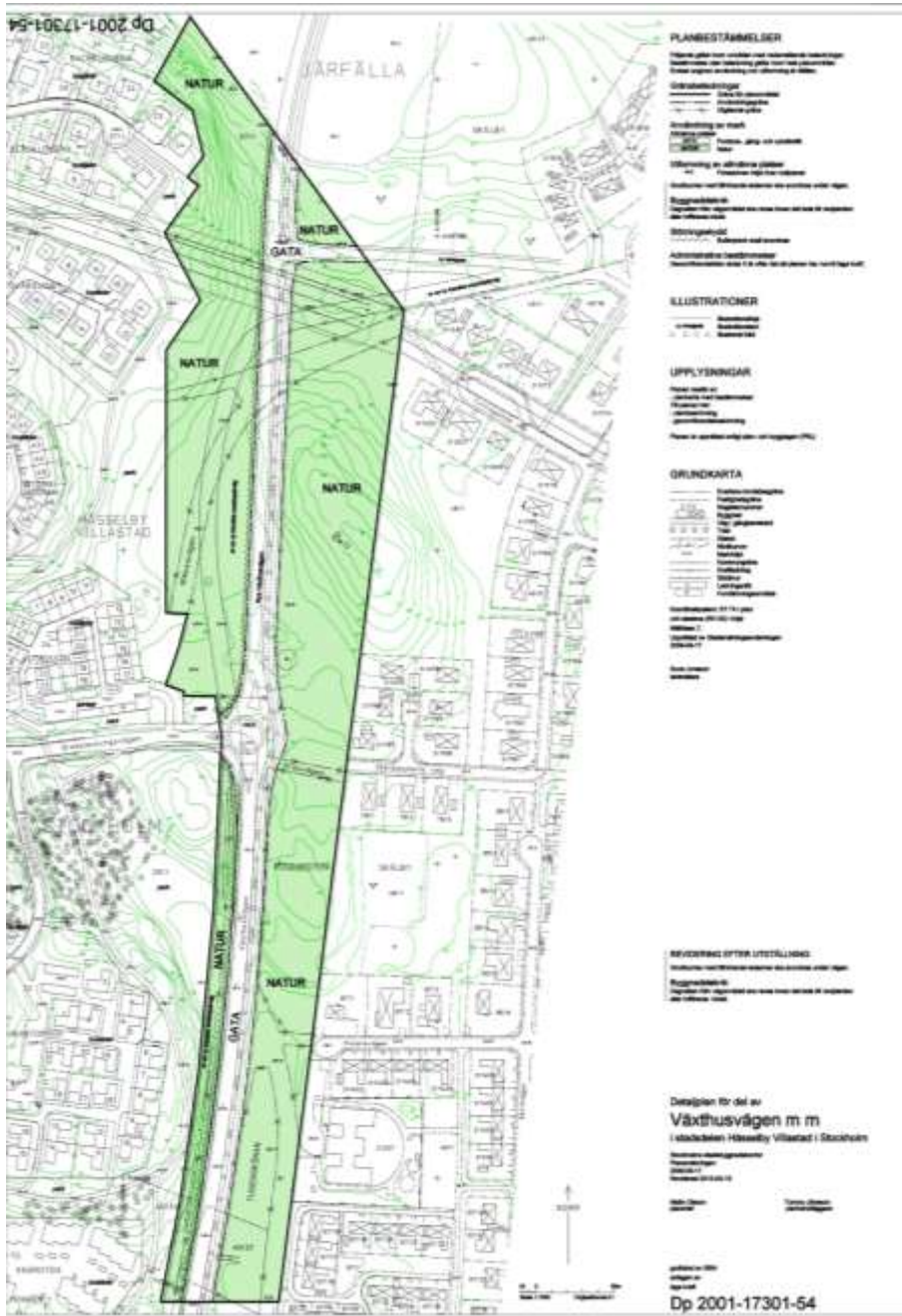
Vägen ges en så rak sträckning som möjligt och man drar den öster om sumpskogen för att rädda så många djurarter som möjligt. Vägen byggs delvis på bergskärning och på utfyllnader med slänter som följd. Utmed vägen finns utrymme för bullerskärmar o d. En gång- och cykelväg kommer att gå parallellt med Växthusvägen och ökar därmed möjligheten att kunna gå och cykla mellan kommunerna som idag är ganska svårt i detta område.

Trafiken

Trafiken på Växthusvägen på sträckan mellan Lövstavägen och Skälbyvägen antas öka från dagens ca 8 500 fordon/dygn till ca 12 000 f/d till 2015. Hela ökningen beror på tillkomsten av den nya vägen. På sträckan Skälbyvägen-Blomsterkungsvägen antas trafiken öka från ca 6 000 f/d till ca 11 000 f/d. Också här beror ökningen på den nya vägen. Skälbyvägen har idag ca 8 500 f/d och beräknas minska till ca 4 000 f/d till 2015. Den nya Växthusvägen till Järfälla beräknas år 2015 få ca 14 500 f/d.



Illustrationskarta



Plankarta

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs (V) enligt följande.

föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå förslaget till detaljplan och ej godkänna densamma, samt att vidare anför följande:

Frågan om Växthusvägens förlängning har varit en stridsfråga flera gånger tidigare.

Förutom de lokalt ökande trafikmängderna som denna väg leder till, så förstörs även ett grönområde av regional samt lokal betydelse och stor betydelse för de närboende, för lek, hundpromenader och rekreation.

Denna väg, i synnerhet om den förses med bullerdämpande plank, kommer dessutom att utgöra en effektiv barriär både för friluftsinressen och för olika djur och växtarter. Rörande kompensation för ianspråktagen yta, så är det närmast löjeväckande att som grönkompensation föreslå bullerplank. Bullerplank kommer säkert att behövas, men detta är inte i någon begreppsvärld något som kan benämnas grönkompensation. Grönkompensation innebär att man i första hand försöker undvika intrånget på den aktuella grönytan, i andra hand försöker minimera den, i tredje hand försöker kompensera den till exempel genom att lokalt och ur biologisk synpunkt förstärka de arter som blir kvar i omgivningen efter intrånget. Om ekar fattas så planterar man fler ekar, om våtmarksområden försvinner så anlägger man i grannskapet nya våtmarker osv. Om inte heller en kompensation är möjlig, så ska den förlorade grönytan ersättas, dvs en annan yta som i dag inte är grönområde ska göras till ett sådant, till exempel genom att en ny park anläggs.

Området utgör del av natur- och landskapsmässigt kärnområde för Stockholms ekologiska infrastruktur och utgör en viktig spridningszon för växter och djur. Givetvis ska inte exploatering av ytterligare naturmark ske här. Vägen motverkar statligt, regionalt- och kommunalt satta miljömål på ett mycket negativt sätt.

Det är inte acceptabelt att staden som vinnare av utmärkelsen Green European Capital, påstår att man inte bebygger värdefull naturmark. Sanningen är att man i mycket stor utsträckning hela tiden exploaterar stora och små värdefulla naturmarksområden i Stockholm.

Den tätortsnära naturen är utöver de rekreativa aspekterna och ekosystemtjänsterna mycket viktig då den ofta innehåller höga naturvärden, naturvärden som är sällsynta i resten av riket då jord och skogsbruk drivs på starkt ekonomiska grunder. Det finns klenoder i den tätortsnära naturmiljön som vi måste lära oss att värdesätta och förvalta när tätorten växer.

Det minsta man kan begära om denna vägdragning ändå genomförs är att en Ekodukt anläggs på platsen. En Ekodukt innebär att minst 100 meter av vägsträckan överdäckas och att angränsande naturtyper återskapas ovanpå överdäckningen.

På överdäckningen kan med fördel parkväg, cykelväg eller motsvarande anläggas. Detta minskar bullret, bevarar sambandet mellan stadsdelar på ömse sidor om vägen samt de natursamband som behövs för en fortsatt biologisk mångfald. Universitetet i Leeuwarden i Nederländerna har forskat mycket på när var och hur Ekodukter bör anläggas. Detta är en mycket vanlig metod i Tyskland, Nederländerna och Schweiz, för att bevara natur och sociala samband i samband med vägbyggen.