



Stuvsta Gårds Villaägareförening

- ansluten till Villaägarnas Riksförbund
och med mer än 1 200 medlemmar i Stuvsta/Snättringe
www.stuvstagard

Maria Springman Kjell
Kommunstyrelsens förvaltning
Samhällsbyggnadsavdelningen
Plansektionen
141 85 Huddinge

e-post:

maria.springman-kjell@huddinge.se

plan@huddinge.se

mex@huddinge.se

Re.Synpunkter:

Detaljplan för del av Gymnasiet 5, PBL 2010:900

Diarienummer: KS-2015/270; SBU 2015-18

Inledning.

Stuvsta Gårds Villaägareförening (nedan kallat SGVF, och som är Huddinge kommuns största villaägareförening), har läst och studerat ovanstående remissutgåva.

Sammanfattning.

- SGVF är kritisk till planens förslag då den kommer att menligt påverka områdets karaktär.
- SGVF anser att det måste stå klart var dagis- och skolplatser för de nya bopend ska finnas INNAN bygglov för de nya bostadshusen ges.
- SGVF ser inte fördelarna med mer stadslika strukturer och vill hellre bevara Stuvstas karaktär.
- Simhallens attraktivitet kommer att minska då parkeringen flyttas relativt långt bort.
- SGVF ifrågasätter planen att enbart ha angöring mot Lännavägen för boende- och innegårdsparkering och förstår inte hur all trafik som idag går på Lännavägen och Gymnasievägen skall kunna koncentreras till enbart Gymnasievägen.
- SGVF protesterar mot att nödutsläpp för klorgas från simhallen riktas mot daghem och skolor.

Synpunkter i detalj:

Bostadsbyggandet i Huddinge och dess kosekvenser.

Huddinge kommun har ett ambitiöst program för flera boende i kommunen varför nya bostäder behöver byggas. SGVF är allmänt mycket tveksam till den kraftiga utbyggnad som föreslås vilket riskerar att förstöra den småskaliga miljön i stora delar av kommunen, som gjort att många valt att bosätta sig här.

Ett ökat antal bostäder ställer stora krav på förbättrad infrastruktur och tillgång till daghem och skolor vilket alltid är något som "man tar sedan". Vi anser att detta måste vara helt klart och beslutat innan nya bostäder byggs vilket inte är dokumenterat i denna planbeskrivning.

Parkeringsplatsfrågan.

Planen innebär att ett stort antal P-platser som idag används av Huddingehallen besökare samt besökare till Huddingegymnasiet och förvaltningshuset och även Sågbäcksskolan kommer att försvinna och istället lämna plats för boendeparkering. Som ersättning föreslås att parkeringen NO om gymnasiet skall användas när de moduler som idag användes som ersättningslokaler för Kvarnbergsskolan tas bort. Detta måste i så fall ske innan byggnationen påbörjas om inte parkeringskaos skall uppstå under byggtiden. Det enda förslag till Huddingevägens ombyggnad som idag finns innebär att delar av denna parkering kommer att försvinna och sannolikt alla platser under ombyggnadstiden. Det är i och för sig synnerligen oklart när och om en ombyggnad av Huddingevägen kommer att ske men det borde finnas ett genomtänkt alternativ. Ersättningsplatserna kommer att ligga väsentligt längre från Huddingehallen än idag vilket kan komma att minska Huddingehallen attraktivitet.

Det är också mycket tveksamt om den parkeringsplatsnorm för boende som kommunen tillämpar kommer att räcka till varför även boende sannolikt kommer att behöva utnyttja den nordöstra parkeringsplatsen

På en fråga från SGVF under presentationen av planen den 2a juni om planerarna var medvetna om ovanstående möjliga inskränkning, svarade kommunen att man inte ansåg att det var nödvändigt att ta hänsyn till denna eventuella inskränkning då det hela var mycket oklart och **att det ju inte ens var säkert att Huddingehallen och Gymnasiet skulle finnas kvar när en ombyggnad av Huddingevägen väl kommer till stånd**. Detta avslöjar kommunens mer långsida planer för Gymnasiet 5, planer som SGVF och sannolikt mycket stora delar av Stuvstas och Huddinges befolkning motsätter sig.

Kulturhistoriska miljöer och arkitektoniska värden.

Enligt Huddinge kommuns reviderade kulturmiljöinventering så är Gymnasiebyggnaden, vilket vi här antar omfattar hela komplexet Huddingegymnasiet, förvaltningshuset, aulan och Huddingehallen, "värd uppmärksamhet och varsamhet tack vare sina arkitektoniska eller kulturhistoriska värden. Särskild hänsyn bör tas till dessa solitärer vid bygglovshantering och planarbete".

Vi delar inte fastsländet i planförslaget att exploatering i anslutning till Huddinge gymnasium är möjlig utan att påverka dessa värden. De arkitektoniska värdena ligger inte enbart i byggnaderna själva utan deras placering och anpassning till markförhållandena och skall ses som en helhet. De föreslagna byggnaderna kommer att förstöra denna helhet. Dessutom är en förutsättning vad gäller Huddingehallens/Gymnasiets värden att de kan iaktas och detta blir inte möjligt i vissa riktningar om den föreslagna byggnationen sker, då dessa hus pga sin höjd kommer att skymma det mesta av dessa värden från Kvarnbergsplan samt delar av Lännavägen och Gymnasievägen.

Det hävdas i förslaget att de nya byggnaderna anpassas till bebyggelsen på andra sidan Lännavägen. Detta tycker vi stämmer dåligt då dessa är femvåningshus medan de föreslagna är sju våningar. Vi förstår inte heller varför vi skall ha "ett mer stadsmässigt intryck och ett förbättrat gaturum" än vad vi redan påtvingats i flera delar av Stuvsta. Charmen med Huddinge och speciellt Stuvsta är att det INTE är stadslikt!

Trafiksituationen och in-/utfart från garage och innegård.

I planen har man valt att enbart anordna in-/utfart från garage och innegård med Lännavägen med motiveringen att det är så stark busstrafik på Gymnasievägen vilket är sant, men det är idag fler bussar norrut, 742 och 744, 8 bussturer per timme, på Lännavägen under morgonens rusningstid under skolsäsong än på Gymnasievägen, 703 och 710, 4 bussturer/timme, men ingen södergående busstrafik som i stället går på Gymnasievägen.

Om inte Lännavägen stängs av kommer enligt tabellen i planförslaget 11900 fordon (åmd) att gå på Lännavägen 2030 med en mycket kraftig förskjutning mot ökad trafik norrut på mornarna. I kombination med de 8 bussturerna norrut i timman vid denna tid kommer det att bli mycket svårt att komma ut från garage och innegård.

Gymnasievägen kommer vid en öppen Lännaväg att "enbart" ha 4700 fordon (åmd) plus 4 bussturer per timme norrut och upp till 16 bussturer per timme söderut i rusningstid under skolsäsong. Det bör noteras att södergående biltrafik på Gymnasievägen vid denna tid är tämligen låg och ingen

köbildning i denna riktning har hittills observerats. Trots den täta busstrafiken torde det rimligen vara lättare att kommunicera med Gymnasievägen än Lännavägen om den senare inte stängs av mot Huddingevägen.

Ändå väljer kommunen att föreslå att enbart ha angörning mot Lännavägen! Detta måste vara betingar av kommunens övertygelse att Lännavägen kommer att stängas av även om man hela tiden betonar att man ingenting vet och att allt är oklart. Det ända rimliga i denna situation måste vara att ha bilförbindelse med både Lännavägen och Gymnasievägen för att senare eventuellt kunna stänga av en av dem beroende på hur den framtida situationen blir.

Om Lännavägen stängs av står det i planen att trafiken på Gymnasievägen kommer att bli 16600 fordon (åmd) 2030. Även för denna trafik sker en mycket kraftig koncentration norrut under morgonens rusningstid då det också gå bussar som stannar på två hållplatser längs Gymnasievägen främst för avstigning av elever till skolorna. Då vid en sådan lösning ingen norrgående trafik sker på Lännavägen måste dessa hållplatser i paritet med Kvarnbergsplan ha plats för två långbussar som stannar c:a 30 sekunder på varje hållplats.

SGVF har väldigt svårt att förstå hur detta överhuvudtaget skulle kunna fungera med mindre än att Gymnasievägen görs tre- eller fyrfilig med dessutom sidoförskjutna busshållplatser, vilket menligt skulle reducera de av kommunen omhuldade möjligheterna till gång och cykeltrafik längs Gymnasievägen. Vi undrar över om kommunen utreder rimligheten när man skriver hur stor denna trafikmängd skall bli. Då vi har fått information om att det sannolikt kommer dröja väl förbi 2030 innan Huddingevägen byggs om har vi i nedanstående kalkyl antagit att trafikmängden ökar till 18000 i stället för 16600. Inga detaljerade siffror har funnits att tillgå över hur denna trafik fördelar sig över året, veckan och dygnet varför vi gjort vissa antaganden.

Till Gymnasievägens norra ände ansluter Björkängsvägen. Trafiken där är mycket intensiv på morgonen. Trafikanter på Gymnasievägen norrut idag har stora problem att komma in på Björkängsvägen då denna dessutom är huvudled. Även om Gymnasievägen görs till huvudled måste ändå trafiken från Björkängsvägen släppas in vilket utgör en väsentlig störning på trafikflödet på Gymnasievägen. Både Trafikverket och Länsstyrelsen har informerat SVGF om att kösituationen på Huddingevägen inte kommer att förbättras påtagligt efter eventuell ombyggnad p.g.a. att det är kö längre in mot Stockholm även om flödet kan bli jämnare när trafikljusen försvinner.

Enligt polisen bör luckan mellan två fordon uppgå till 2 sekunder och det är straffbart att köra så att den blir mindre än 1 sekund. Om man antar att en bils längd är 4.5 meter i snitt (och försummar bussarna) kan man beräkna vilken kapacitet en väg vid jämn ostörd hastighet och lagligt eller rekommenderat avstånd har. Den tid som varje bil disponerar är då bilens längd dividerat med dess hastighet plus tidsluckan. Man kommer då fram till att kapaciteten vid 1 sekunds lucka ligger mellan 2300 till 2900 fordon/timme vid hastigheter mellan 30 till 70 km/timme. Vid 2 sekunders lucka är motsvarande siffror 1400 till 1600 fordon per timme. En hastighet på 70 km/timme i detta område är inte realistiskt där det idag är 30 km/timme.

I brist på tillgängliga värden görs följande antaganden:

Siffran 16600 f/d i snitt räknas upp till 18000 att gälla när denna eventuella ombyggnad kommer att vara klar, trafiken är symmetrisk, d.v.s. 9000 f/d i snitt åt respektive håll, trafiken vardagar är tre gånger så stor som den på helger och under juli.

Detta ger c:a 12000 fordon i vardera riktningen en vanlig vardag. Vi antar vidare att trafiken mellan klockan 21 och 06 kan försummas. Tillfälliga mätningar i dagsläget indikerar att trafiken norrut efter Kvarnbergsplan på icke rusningstid en vanlig vardag ej överstiger 400 fordon per timme sammantaget på Gymnasievägen och Lännavägen vilket uppräknat med 10 % ger 450 fordon per timme. Detta torde innebära att trafiken under tre timmars rusningstid uppgår till c:a 7000 fordon, d.v.s. c:a 2300 fordon per timme. En sådan trafiktäthet är inte möjlig vid 2 sekunders lucka men möjlig vid 1 sekunds lucka vid jämt och ostört trafikflöde

I verkligheten kommer trafikflödet inte att var jämt pga all busstrafik, inkommande trafik från Björkängsvägen och i viss mån Lännavägen samt övergångsställen, i vart fall vid den norra rondellen på Kvarnbergsplan, även om gångbro byggs vid Kvarnbergsskolan. Dubbla filer skulle naturligtvis öka kapaciteten men det förutsätter dubbla filer hela vägen. Vi har svårt att tro att norra rondellen vid Kvarnbergsplan samt påfarten till Huddingevägen skulle kunna göras tvåfiliga.

Vi ser således inte hur trafiken skall kunna fungera under rusningstid med den antagna och uppräknade trafikmängden vid en stängning av Lännavägens anslutning till Huddingevägen.

Vi anser därför att en utredning av den framtida trafiksituationen hela sträckan mellan Huddinge Centrum till anslutningen mot Huddingevägen måste göras.

Tillgång till förskolor och skolor i närområdet.

Ett ökat antal bostäder ställer stora krav på tillgång till daghem och skolor vilket alltid är något som "man tar sedan". Vi anser att detta måste vara helt klarlagt och beslutat innan nya bostäder byggs vilket inte är dokumenterat i denna planbeskrivning.

De människor som idag flyttar till Stuvsta är i stor utsträckning barnfamiljer eller unga familjer som snart kommer att få barn. Detta kräver lokal tillgång till förskolor och lågstadieskolor. Att bygga in dessa i de föreslagna bostadsbyggnaderna är mindre lämpligt pga svårigheten att hitta lektytor och den mycket höga bullernivån samt sannolikt mycket höga graden av luftföroreningar pga den täta trafiken i rusningstid. Om vi nu antar att vägutrednings förslag om ombyggnad av Huddingevägen fortfarande är relevant kommer platsen där förskolan Atlas nu ligger att ockuperas av en omdragen Gymnasieväg. Möjligheten att bygga ut förskolan Draken och speciellt dess lekområden måste dessutom vara mycket begränsad utan att göra intrång på forminnesskyddade grönområden.

Om inte förskole- och skolplatser kan anordnas inom gång och cykelavstånd kommer antalet bilrörelser från och till de föreslagna byggnaderna att öka, särskilt i rusningstid.

Nödutsläpp av klorgas

SGVF förstår att det inte går att bygga bostäder om dessa riskerar att utsättas för farliga klorgasutsläpp från en olycka i simhallen. Samtidigt ligger redan idag bostäder på motsatt sida av Lännavägen inom säkerhetsavståndet för högre utsläpp.

Vad vi inte förstår är att det skulle vara bättre att ha utsläppen riktade mot Kvarnbergsskolan och Huddingegymnasiet. Vart utsläppet tar vägen beror starkt på vindriktning och vindstyrka, men för ett större utsläpp är säkerhetsavståndet 500 m vilket innebär att Daghemmet Atlas, Kvarnbergsskolan och Gymnasiet och sannolikt även Daghemmet Draken ligger inom riskområdet. Det finns ingen annan lämplig utsläppsmöjlighet för utsläpp än att bygga en mycket hög skorsten även om detta bara fungerar genom utspädning vid relativt stark vind då klorgasen, vars densitet är 2,5 ggr luftens, annars faller mot marken.

SVGF protesterar mot att rikta nödutsläpp av klorgas mot skolor och daghem!

Slutsats:

SGVF ser positivt på att Huddinge kommun nu på allvar ger sin syn i rubricerade remissutgåva

Även om vi inte håller med om att allt är acceptabelt. Så är det positivt med unga kreativa idéer. Men stanna upp och lyssna på den erfarenhet som finns bland den äldre generationen. Så blir det till slut en bra produkt. Speciellt i ett gammalt kulturellt villasamhälle som Stuvsta/Snättringe

”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina”

Stuvsta Gårds Villaägareförening ser framemot ett fortsatt kreativt och framgångsrikt samarbete i rubricerade remissutgåva med Huddinge Kommun.

Stuvsta 2015-06-15

Styrelsen för Stuvsta Gårds Villaägareförening

gm. Hjalmar Hesselbom, v.ordf.