

Samrådsredogörelse Förslag till detaljplan för Mälaräng i stadsdelarna Bredäng, Mälarhöjden och Fruängen, Dp 2016- 15389

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	3
Inkomna synpunkter under samråd	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	14
Övriga remissinstanser	27
Ämnesvisa synpunkter från allmänheten och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	31
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	31
Allmänt om förslaget och utvecklingen	32
Arkitektur och gestaltning	33
Förslag till ny skola – samlade synpunkter	33
Gator och trafik	34
Olägenheter för grannar	35
Parker och grönområden	36
Gator och trafik	36
Teknisk försörjning.....	37
Hälsa och säkerhet	38
Miljö- och klimataspekter	38
Övriga frågor	38
Sakägare och boende inom fastighet enligt fastighetsförteckning	38
Övriga.....	46
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	53
Föreslagna förändringar.....	54

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till detaljplan som syftar till att omvandla området kring Bredängs trafikplats till en funktionsblandad och levande stadsbebyggelse som bidrar till att koppla samman Bredäng, Mälarhöjden och Västertorp i en tätare stadsväv. Detaljplanen möjliggör cirka 1100 bostadslägenheter, flera förskolor, en F-9 skola för cirka 900 elever, ytor för handel samt centrumändamål i bottenvåningar och flyttad bensinstation.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Planförslaget sändes ut på samråd 5 september till 17 oktober 2017.2017-09-05. Under samrådet har ca 70 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, exempelvis otydlig påverkan på riksintresse för kommunikation (E4/E20), att det krävs ytterligare utredning avseende bland annat trafikbuller, dagvatten, riskfrågor och eventuell hänsyn till Spårväg syd och att område för teknisk anläggning behöver revideras. Många sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att den planerade skolan studeras om och minskas i storlek. Det finns även synpunkter på att hela och delar av den planerade bebyggelsen bör ha en lägre bebyggelseskala. Flera synpunkter har inkommit om att förslaget i stort är bra och balanserat och positivt för området och att det är bra att Mälarhöjden och Bredäng byggs ihop.

Länsstyrelsen bedömer att staden behöver visa att detaljplanen inte påverkar riksintresset för kommunikationer (E4/E20), på ett negativt sätt. Om problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning vilken då innebära att planen upphävs.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: trafikplatsen vid Södertäljevägen, kulturmiljöutredning för Slättens gård, läge och utbredning av översvämningssytor, bearbetning av västra storgårdskvarteret, bearbetning av vissa bebyggelsevolymerna samt framtagande och komplettering av utredningar.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och ytterligare studeras i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla området kring Bredängs trafikplats till en funktionsblandad och levande stadsbebyggelse som bidrar till att koppla samman Bredäng, Mälarhöjden och Västertorp i en tätare stadsväv. Ytterligare syfte är att till skapa bostäder med förutsättningar för höga och varierande boendekvaliteter samt att möjliggöra för levande och aktiva gatumiljöer, välfungerade parker, offentlig service och lokaler för centrumändamål inom planområdet. Detaljplanen ska bidra till att skapa en lugnare ljudmiljö inom området och i dess närhet. Detaljplanen ska också bidra till att stärka långsiktig social hållbarhet i närområdet.

Området kring Bredängs trafikplats domineras idag av trafikytor och en förutsättning för den föreslagna utvecklingen är omfattande förändringar av den befintliga trafikinfrastrukturen. Området är dock en viktig nod i den lokala gatustrukturen med trafikplats vid Södertäljevägen och huvudvägar som Skärholmsvägen och Bredängsvägen. Planområdets läge i direkt anslutning till Södertäljevägen påverkar nuvarande på- och avfarter till motorvägen och ställer särskilda krav på att bebyggelse och stadsrum utformas för att klara krav för buller och trafikflöden.

Samrådsförslaget möjliggör cirka 1100 lägenheter, en separat förskola med 8 avdelningar, en F-9 skola med plats för 900 elever, ca 7000 kvm tillkommande ytor för handel samt centrumändamål i bottenvåningar och flyttad drivmedelstation.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd pågick under perioden 5 september till 17 oktober 2017 2017-09-05. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckning. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Fokus Skärholmens projektkontor i Skärholmen centrum samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna Mitt i Söderort Liljeholmen respektive Mitt i Söderort Skärholmen tisdagen den 5 september 2017. Samrådsmöte hölls den 4 oktober 2017 2017-10-04 i Fokus Skärholmens projektkontor på Portholmsgången 1/Ekholmsvägen 50 i Skärholmens centrum där ca 30 personer närvarade.

Inkomna synpunkter under samråd

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. Yttrandena i sin helhet finns i planakten för projektet, dnr 2016-15389, vilken finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets synpunkter att riksintresset E4/E20 inte får påverkas negativt av detaljplanens genomförande. Staden behöver analysera effekterna av att planera byggrätter närmare in på motorvägsramperna än 25 meter från vägkant och motivera varför detta är lämpligt. I annat fall kan placeringen av bebyggelsen behöva justeras för att inte komma att påverka riksintresset negativt.

Länsstyrelsen bedömer att staden behöver visa att detaljplanen inte påverkar riksintresset för kommunikationer, väg E4/E20, på ett negativt sätt. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Beskrivning av de gällande MKN som kan vara berörda av detaljplanen är bra. Även normer för fisk- och musselvatten tas med, vilket är rätt gjort.

Länsstyrelsen anser att kommunens bedömning att planens utformning kan ge en svag positiv effekt på möjligheten att uppnå MKN för vatten är rimlig under förutsättningen att de beskrivna dagvattenåtgärderna kommer att genomföras.

Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen innehåller bra förslag till lokala åtgärder för hantering av dagvatten. Beräkningar styrker att dessa åtgärder minskar utsläpp av de flesta ämnen efter exploatering jämfört med dagens utsläpp.

Risker

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att olycksrisker med farligt gods på Södertäljevägen E4/E20, översvämningsrisker vid extrem nederbörd och risker från drivmedelsstation behöver beaktas men vill lägga till att staden även behöver undersöka risken för skred.

Länsstyrelsen ser det som positivt att staden arbetar med en övergripande samhällsrisksbedömning. Dock borde det ha funnits ett underlag som redogör för riskbilden redan i samrådsskedet. Länsstyrelsen kan inte bedöma planens lämplighet eller ge några närmare råd om planens utformning och användning med hänsyn till olycksrisker med transporter på Södertäljevägen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma staden på att området även kan påverkas av risker från transporter med bränsle till drivmedelstationer i Bredäng, norr om planområdet. Detta bör undersökas inför granskning.

För översvämningsrisken finns ett underlag framtaget som pekar på att riskerna behöver studeras närmare och planområdet utformas och höjdsätts med hänsyn till detta. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Inför granskning, när översvämningsrisken är närmare utredd, vill Länsstyrelsen understryka vikten av att staden har tydlig reglering i plankartan av till exempel höjdsättning eller andra

åtgärder. Länsstyrelsen vill också lyfta vikten av att höjdsättningen inte påverkar översvämningensrisken negativt i kringliggande områden.

I planområdet finns ett aktsamhetsområde för skred vid Bredängsvägen. Detta är inte nämnt planbeskrivningen. Inför granskning behöver staden undersöka detta närmare.

Buller

Riktvärdena i Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) ligger till grund för bedömningen av trafikbuller i aktuell detaljplan. Om bullernivå på utsatt sida överstiger 60 dBA (eller 65 dBA för lägenheter om max 35 kvm) behöver hälften av boningsrummen ha tillgång till en tyst sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För ungdomsbostäderna visar bullerutredning att detta inte klaras. Alternativet är att enbart enkelsidiga lägenheter byggs med fönster mot norr. Detta behöver förtydligas, exempelvis med bestämmelser om att enkelsidiga lägenheter enbart får placeras mot norr. För övriga kvarter kan bullerriktvärden med avstegsfallet klaras. Länsstyrelsen anser att det är bra att den administrativa planbestämmelsen med lydelsen ”Slutbesked för bostäder längs Eksättravägen får ej ges förrän skärmande bebyggelse uppförts inom samma kvarter” finns. Det framgår dock inte av planhandlingarna eller bullerutredningen om en acceptabel bullersituation kan skapas oberoende av den avskärmande bebyggelsens höjd. Det framgår inte heller av bullerutredningen vilken höjd på den avskärmande bebyggelsen som legat till grund för beräkningen av bullernivåerna. Staden behöver förtydliga detta till granskningsskedet. Om en viss höjd krävs för att få till acceptabla bullernivåer behöver detta regleras i planen.

Kulturmiljö

Det finns stora kulturhistoriska värden i direkt anslutning till området. Slättens gård som visar på områdets äldre historia samt de moderna strukturerna i form av trafikapparaten och bostadsbebyggelse tydligt separerade från varandra. I synnerhet är stadsdelen Bredäng kulturhistoriskt värdefull. Det är väsentligt att de kulturhistoriska värdena hos såväl den äldre som yngre historien tillvaratas.

Planområdet omfattar inte den äldre gården men väl den öppna platsen som enligt planen ska fortsätta hållas öppen som parkmark. Trafiksepareringen blir mindre tydlig om planförslaget förverkligas men trafikapparaten kommer dock fortfarande att kunna förstås. Det är väsentligt att en förverkligad plan inte gör den karaktäristiska struktur som kännetecknar Bredäng otydlig.

Naturmiljö

Vid en granskning av flygbilder bedöms flera biotopskyddade alléer rymmas inom planområdet men biotopskyddet nämns dock överhuvudtaget inte i planbeskrivningen.

Det är positivt att kommunen genomfört en inventering av träd. Då delar av planområdet ingår i habitatnätverket för eklevande arter, och flera ekar kommer att fällas, bör kommunen genomföra en inventering av träden med avseende på förekomst av skyddade arter. Om skyddade eller rödlistade arter påträffas måste kommunen motivera hur ett genomförande av planen inte medför en negativ påverkan eller försvårar upprätthållandet av gynnsam bevarandestatus. Lämpliga skyddsåtgärder bör även tas med.

Det är positivt att planbestämmelsen n1 införts. Vad som är ett sjukt träd och vilka som utgör en risk är dock godtyckligt. I många fall kan faran eller sjukdomen istället för avverkning, avhjälpas genom beskärning. Även högstubbar är positiva ur naturvårdsperspektiv. Bestämmelsen n1 bör kompletteras med trädfällningsförbud.

Färgerna i bilden som visar habitatnätverk på sida 14 bör korrigeras då de inte stämmer överens med teckenförklaringens färgskala.

Framtida spårtrafik

Planområdet kan komma att få spårtrafik i framtiden. Staden bör bedöma om det finns skäl att redan nu utforma bebyggelsen med hänsyn till spårvägens dragning. Det kan till exempel handla om att räddningstjänstens framkomlighet påverkas av spårvägen och urspårningsrisker.

Planförfarande

Länsstyrelsen kan inte se att information om vilket planförfarande som används finns i planhandlingarna. Detta bör tydliggöras i planbeskrivning och på plankartan.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att förslaget inte kan antas medföra betydande påverkan på miljön och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden tar inför granskning fram en riskutredning över detaljplaneområdet. Riskutredningen kommer påvisa behovet av eventuella särskilda åtgärder för att hantera risker inom planområdet.

Staden har en särskild dialog med Trafikverket kring konsekvenserna av ny bebyggelse inom 25 meter från planerad avfartsramp. Riskutredningen kommer utgöra underlag i den dialogen. 25-meter bebyggelsefritt mellan avfart och ny bebyggelse är en målsättning från Trafikverket och inte absolut krav och syftet är att säkerställa riskfrågor och en framtida flexibilitet för eventuella ombyggnader. Kontoret bedömer att det kan vara möjligt att säkerställa intentionerna med kraven även med ett något mindre avstånd mellan avfartsramp och ny bebyggelse men att det kan komma att ställa särskilda krav på den planerade bebyggelsen.

I övrigt studeras alternativa trafiklösningar med en signalkorsning istället för en cirkulationsplats för att säkerställa en god framtida kapacitet i trafikplatsen utan risk för köbildning ut på Södertäljevägen (E4/E20).

De konstaterade översvämningsriskerna inom planområdet föranleder att delar av strukturen kommer studeras om i syfte att tillföra en yta för att hantera risk för översvämning.

SGUs översiktliga kartläggning över risk för skred visar på ett potentiellt riskområde längs med Bredängsvägen på ett område där befintlig användning bekräftas. Planbeskrivningen kompletteras med text kring risken för skred.

Ur bullerhänseende kommer plankartan att kompletteras med bestämmelse om lägsta höjder för hus mot "Hantverksgången" för att säkerställa en god boendemiljö för bebyggelsen innanför. Hanteringen av "ungdomsbostäderna" studeras vidare ur ett bullerperspektiv inför granskning och bestämmelser kompletteras på plankarta.

Inom planområdet finns inga alléer. En trädinventering genomförs inför granskning som ett underlag för vilka träd som ska skyddsklassas med bestämmelse n1, eventuellt kan det innebära vissa förändringar jämfört med samrådshandlingen.

Staden för en dialog med Trafikförvaltningen kring Spårväg syd. Spårvägens tänkta dragning invid Strömsåtravägen påverkas endast indirekt av detaljplanen. Den planerade nya bebyggelse ligger som närmast drygt 100 meter från Strömsåtravägen vilket bedöms mer än tillräckligt för att detaljplanen inte ska innebära ett hinder för den framtida spårvägsplaneringen.

Detaljplanen genomförs med utökat förfarande. Förfarandet förtydligas i planhandling.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Luffartsverket (LFV)

Planområdet ligger inom skyddsområdet för radarstation i Bällsta. Inom skyddsområdet råder begränsningar i byggnadshöjd. LFV har inget att erinra förutsatt att den högsta byggnaden inte blir mer än 85 meter över nollplanet, inkluderat påbyggnader.

I remissvaret har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser samt om CNS-utrustning kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför tillfrågas om byggnadsverk över 20 meter ingår i planen, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Information om samråd har sänts till Swedavia, Bromma Stockholm Airport i samband med samråd. Flygplatsen har inte återkommit med något yttrande. Högsta bebyggelsen inom området har en maximal byggnadshöjd på +75,5 över rikets nollplan.

Storstockholms Brandförsvar (SSBF)

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit ett antal riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet. Dessa är följande:

- Farligt gods-led (E4)
- Bensinstationer
- Broar inom planområdet, suicidrisk (Bredängsvägen, bro över E4)

Med hänsyn till det korta avståndet mellan farligt gods-led och planområde samt befintlig och planerad bensinstation inom planområde rekommenderar SSBF att en detaljerad riskbedömning utförs.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Länsstyrelsens riktlinjer vad gäller skyddsavstånd behandlar inte flera riskkällors sammanvägda riskexponering. Detta bör dock behandlas i den fysiska planeringen.

SSBF menar att skola utgör särskilt skyddsvärd bebyggelse ur ett riskperspektiv. Detta bör beaktas i eventuell riskbedömning samt då SBK tar beslut i frågan om marken är lämplig för aktuell bebyggelse ur ett olycksriskperspektiv. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar ställningstagande avseende riskbilden.

SSBF bedömer det troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning. Om så är fallet bör säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF poängterar att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2 - trapphus, är att föredra.

För tillgång till brandvatten rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden tar inför granskning fram en riskutredning över detaljplaneområdet. Riskutredningen kommer påvisa behovet av eventuella särskilda åtgärder för att hantera risker inom planområdet. Brandbilstillgänglighet längs gator och delar av gårdar studeras tillsammans med Tr2-trapphus.

Svenska kraftnät

Ingen erinran. Svenska kraftnät informerar om hur och var information om anläggningsobjekt finns att hämta.

Swedavia Airports – Bromma Stockholm Airport

Ingen erinran. Planområdet ligger utanför flygplatsens influensområde.

Trafikförvaltningen - SLL

Det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss.

Planbeskrivningen nämner att hållplatserna föreslås få nya lägen, det framgår dock inte vart de nya lägena är placerade.

Trafikförvaltningen ser gärna att en dialog hålls kring placeringen.

Trafikförvaltningen ser det som viktigt att kollektivtrafiken trafikerar den gatan som är mest central genom området, vilket kommer bli Eksätravägen som uppges bli lokalgata. Detta ställer krav på att lokalgatan håller en sådan standard att busstrafiken har en god framkomlighet.

Planbeskrivningen nämner att Strömsätravägen kommer få betydligt mer biltrafik än tidigare vilket kan komma i konflikt med Spårväg syd. Trafikförvaltningen vill diskutera detta vidare med staden.

Stort fokus ges till gång- och cykeltrafiken vilket är positivt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samrådsförslaget bilagd trafikutredning framgår förslag på nya lägen för busshållplatser. Staden har en kontinuerlig dialog med Trafikförvaltningen kring bland annat föreslagna hållplatslägen. I samband med detaljplanen tas förslag på hållplatslägen fram, men dessa kan ändras i senare skede då detaljplanen inte låser fast hållplatslägen och liknande. Eksätravägen är anpassad i sektion för att klara busstrafik. Strömsätravägen planeras få mer trafik än idag, det innebär dock inte att sektionen blir bredare än dagens gata.

Trafikverket

Planförslaget innebär en påtaglig förändring av Trafikverkets anläggningar. Föreslagen ombyggnation av trafikplatsen kommer att försämra kapaciteten i trafikplatsen vilket i sin tur riskerar att påverka riksintresset väg E4/E20 negativt. Trafikverket vill understryka att detaljplanens genomförande på intet sätt får inverka negativt på riksintresset väg E4/E20.

Förbifart Stockholm

Trafikplats Bredäng kommer efter Förbifart Stockholms färdigställande att vara den första trafikplatsen innanför den nya förbifarten. Trafikplatsen kommer fortsatt att fylla en mycket viktig strategisk funktion för vägsystemet genom staden. Projekt E4 Förbifart Stockholm byggs i direkt anslutning till, och till viss del inom, planområdet. All mark söder om den befintliga sträckningen av Murmästarvägen ingår i projektets arbetsområde. Nämnade markområden ägs av Stockholms stad men finns genom upprättade avtal säkrade för Trafikverkets rätt och nyttjande av marken under byggtiden. Inom aktuellt område pågår projektet enligt nuvarande tidplan till och med maj år 2023. I samband med att Trafikverket inom ramen för projekt Förbifart Stockholm, ombygger sträckan mellan trafikplats Bredäng och trafikplats Kungens kurva kan belastningen på det kringliggande lokala gatunätet komma att öka påtagligt. Primärt och direkt påverkas trafikflödena på Skärholmsvägen.

När Förbifart Stockholm påbörjar arbeten mellan trafikplats Kungens kurva och trafikplats Bredäng kommer den befintliga cykelvägen längs den norra sidan av E4/E20 att stängas. Cykelvägen kommer att ersättas med en tillfällig cykelväg, belägen längs Skärholmsvägen, och som direkt berör detaljplanen. Cykelvägen längs Skärholmsvägen kommer att vara i drift under hela resterande projekttid för Förbifart Stockholm. Trafikverkets planering av den tillfälliga cykelvägen har skett tillsammans med Stockholms stad.

Hälsa

Trafikverket noterar att planförslaget överlag innebär risker vad gäller miljökvalitetsmålet frisk luft och vill poängtera att kommunen genom sin planering bär det fulla ansvaret för frågan. Ny bebyggelse ska klara Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. För den del av detaljplanen som eventuellt kommer att omfattas av Trafikverkets planlägningsprocess enligt väglagen, kan andra bullervärden komma att tillämpas, detta i enlighet med Trafikverkets arbetsgång vid anläggande av ny infrastruktur.

Byggnadsfritt avstånd

Som nämns i planhandlingen är Väg E4/E20 ett av Trafikverket utpekade riksintresse för kommunikationer. Förutom ovannämnda utpekanden ingår Väg E4/E20 i det primära vägnätet, identifierat i regional samverkan. Samverkan är formaliserad i en överenskommelse där principer för funktionalitet är beskrivna, vilka till stora delar är kopplade mot framkomlighet och minimering av störningar. Överlag saknar Trafikverket mer ingående diskussion rörande förslagets påverkan på den regionala framkomligheten.

För väg E4/E20 gäller beslut från Länsstyrelsen om utökat bebyggelsefritt avstånd till 50 meter enligt § 47 väglagen, beslutet gäller från befintligt vägområde.

Trafikverket Region Stockholm har tillsammans med Länsstyrelsen och kommuner framarbetat en modifierad avståndstabell som ska gälla för länet. Avståndstabellen är Trafikverket Region Stockholms uppfattning om vilka bebyggelsefria avstånd som ska tillämpas utifrån vägtyp, inom Trafikverksregionen. För motorväg ska det vara minst 25 meter mellan vägens beläggningsskant och kvartersgräns och ytterligare 10 meter mellan kvartersgräns och byggnad. För motorvägsramper bör avståndet vara 15 meter mellan beläggningsskant och kvartersgräns och ytterligare 10 meter mellan kvartersgräns och byggnad, sammantaget 25 meter mellan vägens beläggningsskant och byggnad. Aktuell detaljplan föreslår bostadsbebyggelse inom ett avstånd av endast 15-20 meter från planerad avfartsramp. Trafikverket anser att detta avstånd är för litet och föreslår därför att dessa bostadshus utgår.

Drivmedelsstation

Drivmedelsstation i planområdets södra del måste studeras vidare utifrån kapacitet och riskfrågor.

Trafikprognoser och vägutformning

Trafikverket anser att val av trafiklösning bland annat är avhängt på hur Trafikverket och staden gemensamt ser på framtida trafikutveckling. Trafikverket och staden stämmer av frågan om hur och på vilket sätt trafikprognoser ska tas fram. Det är avgörande för projektets genomförande att samsyn i frågan om trafikprognoser nås.

Föreliggande förslag till utformning riskerar köbildning på ramperna mot väg E4/E20. Förslaget kapacitet för trafik grundas på val av trafikprognos och har således en naturlig koppling till föregående stycke om trafikprognoser. I planförslaget har södergående ramp en väldigt liten radie. Trafikverket anser att rampen måste utformas enligt VGU med god standard. Utformningen måste också möjliggöra dubbla körfält för att kunna prioritera kollektivtrafik i en framtida påfartsreglering. För avfartsrampen gäller primärt att köer bakåt inte får störa flödet på väg E4/E20. Generellt måste alla ramper och vägar tillhörande Trafikverket utformas i enlighet med VGU.

Vidare process och avtal

Innan detaljplanen antas ska Trafikverket och Stockholms stad teckna ett avtal gällande trafikplats Bredäng. För att möjliggöra en ombyggnad av trafikplatsen måste Trafikverket initiera en planläggningsprocess enligt väglagen. Planläggningsprocessen kan resultera i olika utfall avseende planläggningstyp. Möjligheten finns att vissa processer kan samordnas och i bästa fall förenklas. Stockholm Stad ska stå för samtliga kostnader avseende Trafikverkets inblandning i en eventuell ombyggnad av trafikplats Bredäng. Staden ska också stå för alla kostnader avseende framtagande av handlingar utifrån planläggningsprocessen. För detaljplanens genomförande är det avgörande att Trafikverket och Stockholms stad kan överenskomma om framtida utformning av trafikplatsen. Föreligger frågetecken om utformningens trafikkapacitet, trafikplatsens funktion i systemet eller andra eventuella skador på riksintresset väg E4/E20 kommer Trafikverket verka för att detaljplanen inte kan antas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden kommer inför granskning ta fram en riskutredning över detaljplaneområdet. Riskutredningen kommer påvisa behovet av eventuella särskilda åtgärder för att hantera risker inom planområdet. Inför granskning tas även en luftkvalitetsutredning fram som underlag för att säkerställa att ny klarar riktvärden för luft.

25-meter bebyggelsefritt mellan avfart och ny bebyggelse är en målsättning från Trafikverket och inte absolut krav och syftet är att

säkerställa riskfrågor och en framtida flexibilitet för eventuella ombyggnader. Kontoret bedömer att det kan vara möjligt att hantera intentionerna med kraven även med ett något mindre avstånd mellan avfartsramp och ny bebyggelse men det kan komma att ställa särskilda krav på den nya bebyggelsen. Kontoret vidhåller vikten av de föreslagna ungdomsbostäderna då de dels möjliggör för ett betydande antal nya bostäder, dels i sig bidrar till att minska exponeringen av trafikplatsen gentemot intilliggande lokalgator, bostäder och stadsmiljön i stort. Utöver särskilda åtgärder för den föreslagna bebyggelsen, som enkelsidiga bostäder, studeras alternativ placering/utformning av nya hus för att öka avståndet mellan avfart och ny bebyggelse.

Trafikplats Bredäng har idag en betydande överkapacitet och studier i förhållande till Trafikverkets basprognos 2040 påvisar en tillräcklig kapacitet enligt framtagen trafikutredning.

För trafikplatsen studeras alternativa trafiklösningar med en signalkorsning istället för en cirkulationsplats för att säkerställa en än bättre framtida kapacitet i trafikplatsen utan någon risk för köbildning ut på Södertäljevägen i basprognos 2040-scenariet. En signalkorsning möjliggör, förutom en något bättre kapacitet att kömagasin från Södertäljevägen kan tömmas vid risk för köbildning, vilket kan påverka riksintresset Södertäljevägen i sig. Genom signalreglerad korsning kan även köbildning på påfarten till E4 regleras och magasineras tidigare i gatusystemet. En lösning som klarar god standard enligt VGU för påfartsrampen studeras också. Staden har efter samråd haft flera underhandskontakter med Trafikförvaltningen kring behovet att särskilda kollektivtrafikkörfält söderut och ställer sig frågande till vilket behov dessa ska fylla. Idag finns ingen kollektivtrafik på den aktuella sträckningen och planerad utökad kapacitet, som stombussar i Förbifart Stockholm och Spårväg syd innebär inget behov av ett sådant körfält.

Trafikverkets basprognos, som förslaget är anpassat för, är en prognos som tillsammans med tillkommande bebyggelse visar på uppemot 40% mer biltrafik på delar av trafikplatsen. Prognosen bygger på en teoretisk modell som inte tar hänsyn till eventuella kapacitetsproblem i övriga delar av Stockholmsregionen i framtiden vid omfattande öknings av trafikarbetet i regionen. En prognosmodell som mer är anpassad till Stockholms faktiska förutsättningar är under framtagande och kommer eventuellt vara klar i samband med granskning av detaljplanen.

Kontoret vill understryka vetskap om att detaljplanen för Mälaräng inte får innebära betydande påverkan på riksintresset E4/E20 enligt

11 kap. 10-11§ PBL. Detta behöver dock inte innebära att viss mindre påverkan inte kan accepteras.

Staden och Trafikverket har en pågående diskussion kring ett formellt avtal för den fortsatta processen och målsättningen är att ett sådant ska vara underskrivet innan granskning.

Trafikverkets bedömning att en vägplan eventuellt behöver tas fram i samband med detaljplanen för nytillskapande av statlig väg vid ombyggnad av trafikplatsen, dvs för delar av på- och avfartsramper mellan Södertäljevägen och Bredängsvägen. Detta innebär en komplicerande faktor men behöver inte påverka tidplanen för detaljplanen eller utbyggnadstakten av bostäder. Den mindre del ny väg som eventuellt omfattas av ny vägplan ingår inte i den pågående detaljplanen utan regleras sedan tidigare som specialområde för motorväg. Detta gör att kontoret, ur stadens perspektiv, inte ser några principiella hinder för en ombyggnad av trafikplatsen utan framtagande av ny vägplan. Utredningar som tas fram under planprocessen och systemhandlingar omfattar även de delar som berör trafikplatsen och bör även fungera som underlag för en eventuell vägplan.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Idrottsförvaltningen

Dagens motionsverksamhet i Slättgårdsparken bör finnas även fortsättningsvis. I övrigt ingen erinran.

Invest Stockholm Business Region AB

Detaljplanen ligger i linje med stadens ambitioner för ett växande Stockholm. Det är positivt att trafikplatsen förändras men det är samtidigt av vikt att befintliga verksamheter även i framtiden får goda förutsättningar att kunna verka samt att omdaning inte skapar problem för på- och avfarter till Södertäljevägen. Bolaget poängterar vikten av att befintliga företag i området måste ha möjlighet och förutsättningar att kunna bedriva sina verksamheter under och efter omdaning på platsen. Bolaget ser positivt på om det kan ges möjlighet för befintliga verksamheter att utvecklas samt för nya att etablera sig i området i och med planerad stadsutveckling.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Murmästarvägen föreslås i detaljplanen att knytas direkt till Bredängs trafikplats vilket kommer göra flertalet fastigheter inom verksamhetsområdet mer lättåtkomliga från Södertäljevägen jämfört med idag.

Detaljplanen möjliggör både utbyggnad av delar av verksamhetsområdet mot Murmästarvägen och ett antal lokaler i bottenvåningar, vilket tillsammans kan skapa förutsättningar för utveckling och etablering av nya verksamheter.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Stadsdelsförvaltningen är i stort positiv till förslagen detaljplan. En förtätning och sammanlänkning av stadsdelarna är bra och så även byggnationen av en ny skola.

Förvaltningen påpekar vikten av att den nya parken blir fullt tillgänglig. Stadsdelsförvaltningen önskar att marken mellan flerbostadshusen längs Bredängsvägen planläggs som kvartersmark istället för parkmark. Bevarandet av naturens karaktär föreslås regleras på annat sätt i detaljplanen. Förvaltningen önskar mer information om grönkompensation för förlusten av park i samband med ny placering av drivmedelsstation.

Det anses rimligt att ersätta befintliga förskolor med en ny förskola i närområdet. Dock bör restvärden, plankostnader och byggnation inkluderas i exploateringsprojektet och inte belasta förvaltningens ekonomi.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Anledningen till att naturmarken mellan den föreslagna bebyggelsen vid Bredängsvägen regleras som parkmark är att det möjliggör en allmän tillgänglighet och är starkare skydd för ett bevarande av naturmarken än en kvartersmarksbestämmelse. Inför granskning kommer möjligheten och konsekvenserna av att justera markanvändningen från park till natur att studeras.

Planerade grönkompensationsåtgärder inom detaljplanen berör framförallt åtgärder för att stärka Slättgårdsparken.

Lantmäterimyndigheten

Vid x-bestämmelse bör bestämmelsen beskrivas i den fastighetsrättsliga genomförandebeskrivningen med text om servitutsbildande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar synpunkten. X-område i plan kommer troligtvis utgå på grund av justering av pendelcykelstråkets dragning.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Miljö - och hälsoskydds nämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att punkt 1-5 genomförs:

1. Bullerskyddsåtgärder för bebyggelsen vid Bredängsvägen studeras vidare i planprocessen.

2. Lamellbyggnaden söder om triangelkvarteret utformas med enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvm mot den bullerskyddade sidan, alternativt annan användning än bostäder.
3. Utredning av hur den planerade bebyggelsen påverkar luftföroreningarna för området utförs.
4. Drivmedelsstationen utformas så att den kan möta framtida behov och säkerhetsbestämmelser.

Fördjupade geotekniska undersökningar och miljöteknisk markundersökning behövs.

Anpassningar för att minimera intrång i de mest värdefulla naturområdena samt avvägning mellan bevarande av naturmark och ny bebyggelse bedöms rimliga.

Planeringen av skola och förskola bedöms ha tagit hänsyn till buller och den friyta som föreslås bedöms rimlig.

Generella planer kan medföra att miljö - och hälsoeffekter inte går att bedöma innan det är klarlagt hur planen kommer utformas. Därför är det av stor vikt att miljö - och hälsoskyddsnämnden remitteras i granskningskedet och eventuellt även i bygglovsskedet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskning tas risk- och luftkvalitetsutredningar fram.

Dessutom genomförs fördjupade geotekniska undersökningar och en miljöteknisk undersökning tas fram. Resultatet av dessa utredningar kan leda till justeringar och kompletteringar av detaljplanen. "Ungdomsbostäderna" kommer utredas vidare för att säkerställa en god boendemiljö.

Råd för funktionshinderfrågor vid stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden

Önskar hisslösning i förskolan.

Funktionshinderrådet i Hägersten-Liljeholmen

Yttrandet utgår från punkter i stadens program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning vilka funktionshinderrådet anser vara av största vikt när det gäller byggnation. Vid varje punkt ges i yttrandet exempel på vad som skulle kunna avses.

Punkt 1: Alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne-och utemiljö.

Punkt 4: Alla barn, ungdomar och vuxna ska kunna delta i utbildning och få det stöd som behövs för att nå målen.

Punkt 6: Alla ska ha en bostad som är anpassad efter individens behov.

Punkt 7: Alla ska ges förutsättningar att delta i och tillgodogöra sig fritidsverksamhet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet tillstyrker förslag till detaljplan.

Avseende skol- och förskolemiljöer anses att mindre ytor än 20 kvm per barn (utomhus) inte kan accepteras.

Planförslaget är intressant eftersom det illustrerar vad en alternativ-användning skulle kunna ge i form av andra funktioner. Rådet finner förslaget genomarbetat och uppskattar att det vid sidan av bostäderna också innehåller offentlig och kommersiell service i stor utsträckning. Viktiga frågor i den vidare planprocessen är säkerställandet av utemiljön. Både den offentliga gatumiljön och den privata gårdsmiljön måste hålla hög klass. Även om modern teknik och avsteg enligt Stockholmsmodellen för buller ger god inomhusmiljö kräver bebyggelse i det trafikstörda läget också en trivsam och rogivande vistelsemiljö.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

För planerad fristående förskola studeras förskolegård på mer än 20 kvm per barn. För förskolor i flerbostadshus finns en generell planbestämmelse som säkerställer minst cirka 10-12 kvm per barn. Kontoret studerar möjligheten att öka detta minimikrav ytterligare till minst 15 kvm per barn.

Den planerade F-9 skolan bedöms få en skolgård motsvarande ca 14 kvm per barn. Kontoret bedömer att storleken är rimlig med tanke på närheten till park- och naturmark, vilken kan användas som komplement i skolans verksamhet.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Förvaltningen är generellt positiv till föreslagen bebyggelse. Dock anses gränsdragningarna för förskolebyggnaderna på plankartan har gjorts för snäva. Förvaltningen förordar att markera hela förskoletomterna som A-plan, och istället styra utformningen i text och procent av tomten som får byggas samt ange maximalt antal våningar. Alternativt markera ett betydligt större område som möjligt för bebyggelse. I annat fall är risken för en ny planprocess i ett senare skede stor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret föreslår att inför granskning studera en något större fotavtryck för framtida förskola för att möjliggöra för en större flexibilitet. Dock ställer platsens omgivningsförutsättningar, som

bullerförutsättningar, värdefulla äldre träd och närheten till omgivande radhus särskilda krav som behöver hanteras även i mer generella planer.

Stadsmuseet i Stockholm

Stadsmuseet redogör i sitt yttrande för kulturhistoriska värden inom följande områden och platser: Trafikplats Bredäng, Bredäng: Verksamhetsbyggnader i kv Murmästaren samt småhusområden i Bredäng, Mälarhöjden och Fruängen: Slättens gård, annan närliggande bebyggelse samt fornlämningar. Stadsmuseet redogör även för museets kulturhistoriska klassificering.

Övergripande, sammanfattande synpunkter

Stadsmuseet bedömer att Trafikplats Bredäng har stadsbyggnads- och trafikhistoriska värden, men att dessa, ställda mot områdets bostadspotential, inte motiverar ett bevarande av anläggningens nuvarande utformning.

Museet anser att förslag till ny bebyggelsen, med vissa anpassningar av hushöjder, är genomförbart ur kulturhistorisk synvinkel.

Som underlag för planeringen bör en kulturmiljöanalys tas fram för Slättens gård med omgivningar.

Stadsmuseet bedömer att denna typ detaljplaner utan alltför stor detaljstyrning riskerar att skapa en icke tillräckligt sammanhållen stadsbild. För att undvika detta betonar museet att den nya bebyggelsens utformning måste prövas i bygglovskedet. Detta bör poängteras i planerna. I sammanhanget kan påpekas att när denna typ av detaljplaner med få utformningsbestämmelser användes i Stockholm under 1900-talet fanns en grundläggande samsyn beträffande arkitektonisk gestaltning. Variationen skedde inom övergripande, tydliga och harmoniserande ramar. I dag finns ingen sådan konsensus, och en motsvarande plan kan komma att sakna den nödvändiga samordning som kännetecknar väl genomtänkt och planerad stadsutveckling.

Synpunkter på specifika delar

Förändringarna av Trafikplats Bredäng gör det viktigt att i framtiden värna om andra kulturhistoriskt betydelsefulla inslag i Bredängs karakteristiska stadsplanemönster, såsom den grundläggande separeringen av trafikslag vilken skapar förutsättningar för områdets stora grönstråk.

Rivning av två hus i Murmästareämbetet 1 och 2 medför att kulturhistoriska värden försvinner och att en viss försvagning sker

av verksamhetsområdets sammantagna värden. Effekterna är inte av sådan art att de motiverar husens bevarande.

Tillkommande bebyggelse direkt intill Eksättravägen bör sänkas. Föreslagen bebyggelse med hushöjder upp till 6-7 våningar riskerar att upplevas alltför dominant i förhållande till kedje- och radhusområdena söder om Eksättravägen. Ny bebyggelse påverkar även upplevelsen av 1960-talets stadsbild.

"Bergshusen" riskerar att få negativa konsekvenser för upplevelsen av omgivningen. Ny bebyggelse är möjlig men förslaget bör omstuderas för en sänkt maxhöjd. Avsaknaden av förgårdsmark avviker från ursprungligt stadsplanemönster i Bredäng, men kan i detta fall accepteras.

Skolans placering är välstuderad. Byggnadens föreslagna höjd riskerar dock att negativt påverka upplevelsen av den värdefulla gårdsmiljön, och bli för dominant utmed Slättgårdsvägen. Byggnaden bör sänkas med en våning. En särskild kulturhistorisk förundersökning och en antikvarisk konsekvensanalys bör tas fram för befintliga byggnader, fornlämningar och utemiljö i och kring Slättens gård. Bevarande av rester från kulturlandskapet och gårdsanläggning bör uppmärksammas och värdefulla delar bör användas som positiva tillskott.

Förskolebyggnad i kv. Yxsmeden I bedöms inte ha kulturhistoriska värden av sådan art att de motiverar ett bevarande.

Föreslagen förskolebyggnad i kv. Konstnäreringen 63 och 31 konkurrerar på grund av sin höjd med omgivande småhus och påverkar upplevelsen av grönstråket till Eksättravägen. Byggnaden bör sänkas med en våning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En kulturmiljöutredning för området kring ny skola och Slättens gård kommer tas fram till granskning. Utredningen kommer utgöra underlag i vidare diskussioner om skolans utformning, i relation till omgivande kulturmiljövärden.

Höjder på skola och förskola är anpassade för att rymma de barn och elever som stadsdelsförvaltningen och utbildningsförvaltningen ser behov av. En sänkning av den planerade skolan med en våning innebär att skolans elevantal minskar, vilket i sig innebär att det kommer uppstå brist på skolplatser. Kontoret bedömer att det är rimligt att offentliga byggnader, som skolor, får ta plats i stadsrummet och att då skalan kan avvika i förhållande till omgivande bostadsbebyggelse

Bebyggelse längs med Eksätravägen är föreslagen 4-6 våningar med de lägre höjderna i anslutning mot befintliga radhus och de högre mot parkeringsytor och naturmark. Kontoret bedömer att förslaget innebär en rimlig anpassning gentemot den omgivande skalan.

Bebyggelsen längs Bredängsvägen, närmast Ugglemossevägen, föreslås studeras med en sänkning med 1-2 våningar. Syftet är en anpassning gentemot föreslagen bebyggelse i angränsande pågående detaljplan, område invid kv. Konduktören (dp-2012-18011).

Kontoret noterar synpunkterna kring riskerna med mer generella planer och konstaterar att det delvis nya arbets sättet kräver en mer omfattande process efter antagen plan inför bygglov. Denna process behöver utvecklas internt inom staden för att säkerställa en god och sammanhållen byggd miljö.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

Gränsdragningarna för både skol- och förskolebyggnader på plankartorna bedöms alltför snäva.

- Förskola Konstnärsringen: En mer flexibel byggrätt önskas dels för att kunna optimera planeringen, dels för framtida förändringar. BTA och BYA föreslås gälla enligt samrådshandling.
- Skola: En mer flexibel byggrätt önskas dels för att kunna optimera planeringen, dels för framtida förändringar samt att befintliga byggnader ej bör vara planstridiga. SISAB vill att befintliga byggnader ska kunna ersättas av en skola vid behov. Träden efter gatan bör bevaras. BTA och BYA föreslås gälla enligt samrådshandling. Fastigheten bör utökas mot naturområdet då fastigheten kan anses för trång för 900 elever.

Skolor och förskolor kommer att efterfrågas för inflyttning tidigast 2022, andra först framåt 2032.

Nuvarande underlag är tidiga skisser och ska ses som förslag på möjliga byggnader och placeringar. Optimering av byggnaderna sker i kommande skeden.

SISAB framhåller nödvändigheten av generösa, flexibla, långsiktigt hållbara byggrätter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har förståelse för önskemålen om flexibla byggrätter, särskilt med tanke på den potentiellt långa tidshorisonen mellan antagen detaljplan och påbörjat bygge. Både den planerade skolan och förskolan är i samrådsförslaget utformade utefter utbildningsförvaltningens och stadsdelsförvaltningens lokalbehov, vilket innebär enheter med cirka 900 elever i skolan och upp till 8 avdelningar i förskolan. Samrådsförslagen har också en relativt stor marginal mellan studerat förslag och möjlig byggrätt, för att möjliggöra anpassning för framtida behov.

Samtidigt är de föreslagna placeringarna på begränsade ytor med omgivande höga natur- och kulturvärden. På båda de studerade platserna finns ett stort inslag av äldre bevarandevärda ekar och tallar vilka sätter en begränsning för byggrättens utbredning. Den föreslagna skolan har en begränsad skolgårdsyta per barn, vilket ställer krav på en effektiv placering av ny skolbyggnad för att säkerställa att de tillgängliga ytorna inte minskar ytterligare. Skolan ligger också i anslutning till Slättens gård och en kulturmiljöanalys är under framtagande för att säkerställa ett medvetet förhållningssätt till de kulturhistoriska värdena.

Sammantaget bedömer kontoret att det kan vara möjligt med viss anpassning av den studerade byggrätten för att möjliggöra en ur vissa aspekter större flexibilitet. Platsernas förutsättningar sätter dock tydliga begränsningar på lämpligheten för en än mer generell plan.

Med tanke på omgivande naturmarks topografi och intilliggande allmänna gångväg är det inte lämpligt att utöka skolgårdsytan mot naturmarken.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Befintliga vatten- och avloppsledningar kommer i konflikt med planerad bebyggelse norr om korsningen Eksättravägen - Bredängsvägen. På grund av omgivande marknivåer blir omläggning av ledningarna komplicerat. SVOA önskar att byggrätten ses över alternativt att u-område inrättas. Stråket västerifrån läggs om i ny gata.

Befintlig huvudvattenledning är i konflikt med område för småindustri längs Murmästarvägen. Byggrätten bör justeras och u-område markeras mellan husfasad och väg.

I de båda större parkytorna finns en befintlig huvudvattenledning, till vilken hänsyn behöver tas.

Utbyggnad av spillvattenledning norrut i Bredängsvägen är en förutsättning för att intilliggande detaljplan Konduktören ska kunna VA-försörjas. Projekten behöver samordnas i tid.

Flytt av befintliga ledningar på grund av exploateringen kommer bli aktuellt och bekostas av projektet.

SVOA redogör för var befintliga vatten- respektive spillvattenledningar finns samt hur vatten- respektive spillvattenförsörjning kan lösas. I yttrandet redogörs även för var dagvattenledningar finns och var anslutning kan anordnas.

Trafikkontorets nät av dagvattenledningar, som idag avvattnar trafikytorna, blir inaktuella när detaljplanen genomförs.

Synpunkter på dagvattenutredningen:

- Avrinningsområden och naturliga vattendelare bör specificeras både före och efter exploatering för hela utbredningsområdet vilket inkluderar intilliggande bebyggelse. Påverkan av och på intilliggande bebyggelse bör beaktas i planeringsarbetet.
- Vilken typ av industri finns i området idag? Det viktigt att undersöka markföroreningar i det fortsatta planeringsarbetet om dagvatten ska infiltreras.
- Saknas en koppling mellan östra Mälarens skyddsföreskrifter och föreslagna dagvattenåtgärder.
- Flöden och fördröjningsbehov ska i planskedet beräknas per kvarter samt i lämpliga punkter för den allmänna marken samt i in- och utloppspunkterna till befintliga system.
- Åtgärdsförslag för dagvattenhantering behöver utvecklas. Vilka fördröjningsvolymerna behöver planeras in för att möta åtgärdsnivån? Var inom planområdet behövs det avsättas ytor för dagvattenomhändertagande? Yta för dagvattenhanteringen kan med fördel avsättas i detaljplanen. Föroreningsberäkningar bör uppdateras utifrån föreslagna åtgärder.
- Saknas konkreta åtgärdsförslag för dagvattenhantering på kvartersmark, bör tas fram under planeringsarbetet.
- Stort instängt område vid befintliga industriområdet. Vid en extrem nederbörd, och därtill kopplad avrinningsituation där avlopps nätet är fullt, måste området planeras så att ytvatten kan avledas ytligt på ett för bostadsbebyggelsen säkert sätt. Ökad andel hårdgjorda ytor i planområdet kan förvärra situationen för de områden nedströms som idag är utpekade som översvämningss känsliga. Inom samt nedströms

planområdet finns många potentiella översvämningssområden..

I planeringen av upprustning av parkområde och gatumiljö ska hänsyn tas till befintliga ledningar. Inga träd får planteras närmare än 2,5 m från befintliga ledningar. För mer detaljer se "Markavtal för allmänna va-ledningar i stadens mark, 2016"

En omotiverad lågpunkt i höjdsättning finns i u-området i mittenkvarteret längs Eksätravägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkter på ledningsplaceringar är noterade och hanteras i den pågående systemhandlingsprojekteringen.

Anslutningen av Murmästarvägen mot Bredängsvägen studeras om för att anpassa gentemot befintlig huvudvattenledning.

De konstaterade översvämningssriskerna inom planområdet föranleder att delar av strukturen behöver studeras om för att säkra buffrande kapacitet vid extremregn som 100-årsregn.

Höjdsättningen vid u-området justeras. En markmiljöundersökning genomförs till granskning och dagvattenutredningen kompletteras med flödesriktningar, koppling till östra Mälarens skyddsföreskrifter samt utveckling av övriga delar.

Det finns en motsättning mellan kraven på detaljerade och konkreta lösningar för hanteringen av dagvatten på kvartersmark och målsättningen kring mer generella detaljplaner utan markanvisade byggaktörer för delar av byggrätterna inom detaljplanen. Kontoret vidhåller att det bör vara möjligt att i planskedet redovisa kravbild och effektmål för dagvattenhanteringen samt exempel på lösningar som ett komplement till exakta förslag för delar av planområdet men att dessa delar behöver utvecklas ytterligare i dagvattenutredningen inför granskning.

Stockholms stads parkerings AB

Om det fortsatt är aktuellt med samnyttjat garage för området kan bolaget utreda förutsättningarna för detta tillsammans med staden. I övrigt inga synpunkter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I de första kvarters som är markanvisade diskuteras samutnyttjande av garage mellan byggaktörer under gård inom storgårdskvarter.

Ägandeformer är inte studerade men kontoret noterar synpunkten att Stockholm parkering är en potentiell huvudman.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt inställt till att en mer funktionsblandad stadsbebyggelse.

Gator och trafik

Synpunkter på gatusektioner:

Den slutliga utformningen av cirkulationsplatsen vid korsningen Bredängsvägen/Murmästarvägen/avfart E4 bör utformas efter de förutsättningar som pågående kapacitetsutredning för cirkulationen påvisar.

Det är viktigt att säkerställa framkomlighetsbehoven på Skärholmsvägen.

Platsen för exploatering är inte den bästa ur kollektivtrafiksynpunkt, åtminstone inte på kort och medellång sikt, innan eventuell hållplats på Spårväg syd byggs intill området. Detta kommer sannolikt att medföra en relativt stor andel resor med bil. De busslinjer som trafikerar området har en sådan frekvens att resenären behöver hålla reda på tidtabellen.

Det saknas underlag om Spårväg syds tänkta sträckning. Om spårvägen skulle korsa i plan vid cirkulationsplatsen Strömsättravägen/Murmästarvägen kan det få stor påverkan på kapaciteten för biltrafiken. Dialog med SLL är nödvändig.

Gångfartsområden bör i stället klassificeras som allmän gata. Gatan kan sedan regleras som gångfartsområde med lokal trafikföreskrift.

Bilparkering

Trafikkontoret är tveksamt till att inte tillföra några parkeringsplatser till ”ungdomsbostäder”, i och med att det inte finns någon definition av begreppet.

Trafikkontoret påminner om att parkeringsplatser för rörelsehindrade på gatemark vid behov till boende med tillstånd.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret lyfter en eventuell konflikt mellan boende i nya hus längs Bredängsvägen och cyklister. Trafikkontoret rekommenderar därför ett minsta avstånd på 2,7 meter mellan port och cykelbana, alternativt placering av portar på sidorna av husen, placering av cykelbana på motsatt sida av gatan eller annan lösning.

Det är mycket betydelsefullt att ha en gen och säker gc-koppling över Södertäljevägen längs Bredängsvägen.

Kontoret är positivt till att ha dubbelriktade gång- och cykelbanor längs Slättgårdsvägen mellan Bredängsvägen och skolan.

Park och natur

Bra att det finns släpp mellan byggnaderna längs med Bredängsvägen.

Viktigt att ge de nya gatorna en omsorgsfull utformning med gatuträd och växtbäddar som tar hand om dagvattnet.

Belysning

Utrymme för belysning på allmän plats måste finnas längs Eksättravägen, Bredängsvägen och Slättgårdsvägen. Trafikkontoret ser behov av att även fortsättningsvis ha dubbelsidig belysning.

Längs Murmästarvägen blir det tvunget att ha belysningen på norra sidan då det annars finns risk att komma för nära ledningsstråk.

I planförslagets nya lokalgata ser det ut att finnas plats för belysning.

Trafiksäkerhet

För skolorna bör varumottagning och sophantering helst vara åtskilda från barnens vistelseytor. Det inte lämpligt att placera lastficka för varuleveranser intill gång- och cykelbana på Slättgårdsvägen, utanför skolan, där många barn rör sig.

Avfallshantering

Eventuella kassuner ska inte lyftas över cykelbana.

Dagvatten

Det framgår inte hur risken för översvämning hanteras i gångtunneln och bostadsområdet vid Eksättravägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det är en utmaning att skapa en effektiv och väl fungerande trafikplats vid på- och avfarterna till motorvägen för alla trafikslag. Den lösning som redovisas i samrådet har framförallt brister i tillgängligheten för gång och cykel längs Bredängsvägen över Södertäljevägen, som på grund av beräknade höga trafikflöden föreslås få en mindre gen och mer svårorienterad dragnig än vad en korsning i plan skulle inneburit. Kontoret konstaterar att det endast är möjligt att skapa bättre

fungerande kopplingar för gång- och cykel och ett signalreglerat övergångsställe i plan om de nuvarande prognosförutsättningarna om en kraftigt ökad biltrafik frångås av staden och Trafikverket. Med tanke på att Trafikverket och Länsstyrelsen tydligt pekar på att detaljplanen riskerar att upphävas om inte alla potentiella störningar på riksintresset Södertäljevägen hanteras så ser kontoret inte någon möjlighet att bearbeta samrådsförslaget för att förbättra för gång- och cykelstråken längs med Bredängsvägen. Detaljplanen omöjliggör dock inte en framtida omprövning av hur trafikytorna inom planområdet nyttjas.

Vid fortsatta studier av den nyligen markförlagda 220 kV-ledningen längs Södertäljevägen konstaterar kontoret att det finns en konflikt i höjddled med läget för det planerade pendelcykelstråket vid den planerade gångtunneln under motorvägsramperna. Underhandskontakter med Ellevio visar att det praktiskt sett troligtvis inte är möjligt att justera läget för den markförlagda 220 kV-kabeln utan att en annan placering av pendelcykelstråket behöver studeras.

Spårväg syd är tänkt att korsa Murmästarvägen med en bro. Busstrafiken i området har idag en relativt låg turtäthet. Vid en ökad befolkning och ökat reseunderlag kan dock turtätheten och linjedragningarna komma att justeras.

Det finns ett budgetbeslut inom Stockholms stad att bilparkeringskraven för ungdomsbostäder endast gäller den parkeringen som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Den kommunala bostadskön har också ett särskilt kösystem för ungdomsbostäder, dvs bostäder som tillgängliggörs personer mellan 19-25 år.

Föreslagen lastzon vid den planerade skolan kommer inte i konflikt med något cykelstråk och entréförhållandena till skolan är planerade på ett sådant sätt att få barn kommer röra sig förbi lastzonen. Kontoret har översiktligt studerat alternativa lösningar med separata lastytor med vändzoner och konstaterar att sådana lösningar innebär en avsevärd minskning av potentiell skolgårdsyta. En mer yteffektiv inlastning i en lastzon längs med Slättgårdsvägen är därmed att föredra framför en lösning som innebar korsande och vändande trafik över gångbanor.

Planbestämmelse för Gångfartsområde ändras till Gata.

Alternativ placering av cykelbana längs med Bredängsvägen har studerats och det har konstaterats att en alternativ placering inte möjliggör för lika bra kopplingar till viktiga målpunkter, som den

planerade skolan. I det framtagna förslaget är avståndet mellan fasad och cykelbana 20 cm mindre än trafikkontorets rekommendation. Något indragna entrépartier bör därför studeras.

Dagvattenutredning kompletteras med uppgifter om hur ny exploatering påverkar översvämningsrisken i befintlig gångtunnel.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen är positiv till arbetet med skolplaneringen inom Fokus Skärholmen. Det långsiktiga behovet av utbildningsplatser har tagits om hänsyn i projektet.

Utbildningsförvaltningen ser positivt på det arbetet med samlad hantering av planeringsfrågor i större enheter och mindre detaljstyrning i detaljplaner. Det medför att skolan ingår i ett större sammanhang och att det finns möjlighet att utföra mer flexibla lösningar vilket är att föredra framförallt vid tillfällen då tidplanen för skolbygget inte är fastställd.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Utöver synpunkterna på detaljplanen vill Ellevio peka på vikten av att hänsyn tas till Ellevios anläggningar vid planering för Spårväg Syd.

Till yttrandet finns följande dokument bifogat: *Funktioner att beakta vid ny eller ombyggd nätstation med avseende på miljö, säkerhet och tillgänglighet*, Ellevio, 2017-07-11

Regionnät

Planering - Ledningsstråk

Inom utpekade område finns en 220 kV-ledning förlagd i mark. Luftledningen planeras att monteras ned under perioden november 2017 till maj 2018.

Ledningen är försedd med koncession och markupplåtelseavtal. Ledningsrätt beräknas träda i kraft hösten 2017.

Ledningen är av avgörande betydelse för elförsörjningen i Stockholm och det är av yttersta vikt att kabeln inte påverkas.

Ellevio tillåter inte åtgärder, som kan medföra fara för ledningen eller som kan medföra att ledningen vållar skada på person eller egendom inom området för markupplåtelseavtal/sökt ledningsrätt, utan Ellevios i god tid inhämtade medgivande.

Inom planområdet finns flera högspänningskablar. Kablarna ska beaktas och får inte påverkas.

Ellevio tillåter inte träd ovan befintligt kabelstråk längs Eksätravägen.

Planering - Stamnätsstation

På fastigheten Bredäng 1:2 finns en fördelningsstation. Stationen kommer byggas om och är klar tidigast 2025. Samordning kan komma att krävas. Med avseende på förnyelse – och utbyggnadsplaner av stationen kan Ellevio inte tillåta att fastighetsgränsen för Bredäng 1:2 inskränks. Ellevio förordar därför det alternativa förslag på lösning med en oval cirkulationsplats som tidigare har presenterats för Ellevio.

Utförande och samordning

Ellevio upplyser om restriktioner i samband med byggnation vid genomförande av detaljplanen.

Ellevio önskar även fortsättningsvis dialog mellan staden och Ellevio. Kontakta Ellevio för att ta del av lägen på befintliga anläggningar samt för samråd kring dessa.

Lokalnät

Nätstationer

E-områden bör indexeras så att det tydligt framgår vilken typ av teknisk anläggning som avses i respektive område .

Det nya E-området vid Murmästarvägen är i konflikt med regionnätets kabelstråk och måste omlokaliseras . Utöver konflikten hindrar läget, genom fysiskt avstånd, elförsörjning av stora delar av det nya bostadsområdet. En placering centralt i planen längs Eksätravägen skulle lösa elförsörjningen. Hänsyn till regionnätets kabelstråk längs Eksätravägen måste tas.

E-område vid Slättgårdsvägen 72 är inte utformat med hänsyn till standardstationers form. Den befintliga nätstationen är nära sin kapacitetsgräns och kan eventuellt behöva bytas. Ellevio önskar E-område 10x10 meter.

Befintlig nätstation vid Murmästarvägen och tillhörande 11 kV och 0,4 kV nät måste beaktas.

Ledningsstråk

I Bredängsvägen finns ett 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk. Stråket fortsätter genom kvartersmark i Mälarhöjden 1:20 och måste flyttas.

Ett 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk vid korsningen Eksättravägen och Frimurarvägen behöver beaktas.

Ellevio lokalnät önskar fortsatt bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning och bekostas av byggherre/beställare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar Ellevios synpunkter och övervägande delen av dessa hanteras i den pågående systemhandlingsprojekteringen.

För föreslagna E-områden vid Murmästarvägen och Slättgårdsvägen redovisar endast bekräftande av befintliga ej planlagda anläggningar. Ytterligare samordning med Ellevio om placering av elnätstationer och samt eventuellt bekräftande i plan av befintliga anläggningar krävs inför granskning.

Vid fortsatta studier av den nyligen markförlagda 220 kV-ledningen konstaterar kontoret att det finns en konflikt i höjdded med läget för det planerade pendelcykelstråket vid den planerade gångtunneln under motorvägsramperna. Underhandskontakter med Ellevio visar att det praktiskt sett troligtvis inte är möjligt att justera läget för den markförlagda 220 kV-kabeln utan att en annan placering av pendelcykelstråket behöver studeras.

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkyla-ledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar, nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift är det bra med tidig information och samrådsmöten.

Åtgärder i Fortum Värme's distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre. Genomförandavtal bör tecknas snarast.

Fortum Värme kan försörja planerade bebyggelse med fjärrvärme och fjärrkyla. Där rätt förutsättningar föreligger kan också lokala lösningar och lagringstekniker komplettera de storskaliga systemen.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kostnader hanteras enligt sedvanliga principer.

Skärholmens fastighetsägare

Generellt

Skärholmens Fastighetsägare är positiv till ett ökat bostadsbyggande inom området. Tanken med mer generella detaljplaner bedöms bra.

Ur trygghetsperspektiv föreslås följande regleringar i detaljplanen:

- Bottenvåningar med glaspartier för tex handel bör ha en sockel om ca 50 cm (för att förhindra sk ”smash-and-grab-kupper”).
- Jalusier bör inte vara tillåtna. De er ett otryggt intryck.
- För att underlätta vid klottersanering bör bottenvåning ha en avvikande färg/material som når över räckhöjd.
- Tvättstugor bör placeras i egna hus på gården, gärna uppglasade. Förråd bör i huvudsak placeras i lägenheten.

Mer arbetsplatser

I korsningen Slättgårdsvägen/Bredängsvägen bör övervägas att istället för bostadskvarter, planera för handel/kontor. I yttrandet redogörs för argument som stödjer behovet av arbetsplatser.

Parkeringar

Förslag med 100-200 bilparkeringsplatser i ett och samma garage bedöms helt förkastligt ur ett trygghetsperspektiv. I yttrandet ges flera exempel emot stora garage. Fastighetsägareföreningen framför att då trygghet är ett prioriterat område inom det lokala utvecklingsprogrammet bör dessa aspekter övervägas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar Skärholmens fastighetsägares synpunkter på kompletteringar av plankartan men konstaterar att dessa har en detaljeringsgrad som är allt för hög. Förslag till utformning är dock relevanta och informationen delges involverade aktörer.

Det större planerade garage som studeras vid Murmästarvägen är främst till för parkering för ny handel och som långtidsuppställning för omgivande bilhandel. Parkering till bostäder studeras inom varje kvarter.

Kontoret ställer sig positiv till en ökad andel kontor i detaljplanerna och i princip alla byggrätter möjliggörs för centrumändamål och i flera byggnader för kontor. Dock finns idag ingen efterfrågan för nya separata kontorsfastigheter i området

vilket innebär att markanvändning för bostäder prioriteras före kontor.

Ämnesvisa synpunkter från allmänheten och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet från sakägare och övriga. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Ett flertal synpunkter om att bristande information kring samrådsmöte och samråd i stort från boende i Mälarhöjden och önskemål om att direktadresserad information som gick till sakägare skulle nått fler.

En synpunkt om att Mälaräng är ett konstigt namn.

Ett par synpunkter från boende om att informationen skulle behöva finnas på fler språk.

En fråga om samordningen med intilliggande plan vid Bredängsvägen är tillräcklig.

Ett önskemål från boende om mer information om etappordning.

En synpunkt om att byggplanerna i Fokus Skärholmen ska upphävas då stadsdelsförvaltningen och offentliga funktioner som vård och polis inte klarar av en ökande befolkning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Samrådet har annonserats enligt praxis i lokaltidningar och särskilda utskick har sänts till den av lantmäteriet upprättade sakägarkretsen. Inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde har kompletterande annonser med information om samråd kompletteras för de fyra planer som samtidigt hade samråd inom Fokus Skärholmen. Utöver det har broschyrer delats ut vid tunnelbanan i Mälarhöjden och Bredäng. Att flera boende uppfattat brister i informationen är dock olyckligt.

Samrådet för Mälaräng följer praxis med samrådsmaterial på svenska. I samband med samrådet togs en kortare informationsfolder på lätt svenska fram. Innehållet i den publicerades även på stadens hemsida.

Detaljplanen styr inte etappordningen och det finns återstående samordningsfrågor med bland annat utbyggnaden av Förbifart Stockholm som kan påverka utbyggnadsordningen.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Flera boende med synpunkter om att förslaget i stort är bra och balanserat och positivt för området och att det är bra att Mälarhöjden och Bredäng byggs ihop.

En synpunkt om att förslaget i överlag är positivt men att det är för mycket punkthus och att det skulle vara möjligt att exploatera högre.

En synpunkt om att det vore trevligt med mer småbutiker i den nya bebyggelsen, något som saknas idag.

En synpunkt om att det redan byggts allt för mycket under kort tid, framförallt i Fruängen.

Många synpunkter som motsätter sig flerbostadshus och önskar en lägre skala som mer harmoniserar med omgivande villor och radhus och som innebär betydligt färre nya bostäder.

Flera synpunkter om att det inte finns någon sportanläggning i detaljplanen.

En boende uttrycker oro för att nya bostäder får en negativ påverkan på himmel och ljus som når befintliga bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har genomfört avstämningar med idrottsförvaltningen för att undersöka behovet av nya idrottsfunktioner i området. Idrottsförvaltningen ser i sin långsiktiga planering inget behov av kompletterande idrottsfunktioner i området. Mälarhöjdens idrottsplats och Sättra idrottsplats ligger cirka 600 meter från planområdet.

Kontoret har översiktligt studerat alternativ med en genomgående lägre bebyggelse med tex radhus och kan konstatera att sådana alternativt innebär en avsevärd minskning av antalet möjliga bostäder och att det inte finns ekonomiska förutsättningar för att finansiera en ombyggnad av trafikplatserna vid ett allt för stort bortfall av bostäder. Det finns ett stort behov av nya bostäder i Stockholm framöver och det är vanligt att olika områden intill varandra har olika bebyggelseskalar. Den planerade bebyggelsen formar en ny årsring i stadsbebyggelsen som både kontrasterar mot, och förhåller sig till omgivande bebyggelse. Förslaget relaterar i täthet till intilliggande Gyllene Ratten på andra sidan Södertäljevägen.

Kontoret kan konstatera att det finns ett praktiskt behov att möjliggöra att "tjockhusen" kan sammankopplas med lägre sammanbindande byggnader, för att möjliggöra för till exempel förskolor. Sammankopplade lägre byggnadskroppar kan bidra till att stärka gränsen mellan offentliga gaturum och bostadsgårdar på kvartersmark.

Arkitektur och gestaltning

Flera boende framför synpunkter om att husen längs med Bredängsvägen är för höga och att flerbostadshus i närheten av villor och radhus inte gynnar integration mellan stadsdelar.

En synpunkt om att den nya bebyggelsen längs Eksätravägen bör byggas lika varierat och i olika nivåer som illustreras på bilder och i modell.

En synpunkt om att den nya bebyggelse måste smälta in snyggt i miljön och vara vackra byggnader, vilket särskilt är viktigt med tanke på det utsatta och bullriga läget nära motorvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att det föreslagna bostadshuset närmast Ugglemossevägen bör ses över i höjd för att minska kontrasten i förhållande till de lågt belägna villorna vid Ugglemossevägen och den planerade bebyggelsen i den intilliggande pågående detaljplanen, område vid kv. Konduktören (dp- 2012-18011).

De illustrerade bilderna i samrådet redovisar inte ett färdigbearbetat bebyggelseförslag utan illustrationer av bebyggelsevolym med en möjlig gestaltning.

Förslag till ny skola – samlade synpunkter

Många synpunkter om att den planerade skolan är för stor och att den kommer orsaka olägenheter i området, framförallt genom trafikproblem. Flera synpunkter om att skolan även påverkar negativt genom mer skugga, påverkan på naturmiljö, mer buller och oro för stök med ungdomar. Ett par synpunkter om alternativ placering för skolan, dels vid drivmedelsstationen, dels vid Slättgårdsparken och dels längre bort mot Bredäng.

Olägenheter för grannar

Flera synpunkter från boende om att skolbyggnaden behöver sänkas och att storleken minskas för att den påverkar utsikt och solförhållandena för flerbostadshuset på andra sidan Slättgårdsvägen och för villorna vid Kryddkrämarbacken.

Ett par synpunkter om oro för bus kring högstadieskolor på kvällar.

Ett par synpunkter om att skolgården bör ligga längre från omgivande villor och att träd ska bevaras som på illustrationer.

Parker och grönområden

Flera synpunkter från boende som är upprörda över att ny skola och skolgård påverkar omgivande naturmark starkt negativt och att fågelliv, djurliv, träd och buskar kommer ersättas med asfalt, avgaser och betong. Önskemål om att skolan placeras någon annanstans där den inte påverkar naturmarken.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Synpunkt om att skolan är felplacerad eftersom placeringen och höjd påverkar kulturmiljö kring Slättens gård.

Gator och trafik

Många synpunkter som pekar på att den nya skolan med upp till 900 elever kommer skapa trafikproblem på Slättgårdsvägen och att det är orealistiskt att tro att barn inte kommer bli skjutsade med bil till skolan och att det snarare kommer vara en majoritet som blir skjutsade. Kritik mot att inga parkeringsplatser och intilliggande avlämningsplatser planeras.

En synpunkt om att det är bra att det inte finns platser för hämtning-lämning vid skolan med argumentet att man inte först kan be föräldrar låta bli att köra bil och sedan ändå möjliggöra skjutsande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En kulturmiljöanalys är under framtagande för området kring Slättens gård och den planerade skolan för att synliggöra kulturvärdena och konsekvensen av ny bebyggelse i närheten.

Skolans placering är noga studerad för att skapa förutsättningar för en tillräckligt stor och bullerskyddad skolgård i direkt anslutning till park- och naturmark. Skolgård och entrézoner behöver studeras ytterligare för att minska påverkan för närboende. Alternativa placeringar har studerats, till exempel vid befintlig drivmedelsstation och nära verksamhetsbyggnaderna vid Murmästarevägen. Kontoret kan konstatera att andra placeringar kan rymma en ny skolbyggnad men att det finns stora svårigheter att både tillskapa tillräckligt stora och bullerskyddade skolgårdsytor. Kontoret har även studerat konsekvenserna med en skola placerad i Slättgårdsparken och bedömer att en sådan placering innebär att i stort sett hela parkytan behöver ianspråkta.

Den planerade skolan ligger i stort sett inom ytor för befintliga förskolor. Bedömningar har gjorts att nästan alla befintliga träd i anslutning till den planerade skolan kan sparas.

Trafikmiljön kring den föreslagna skolan är utformad enligt trafikkontorets riktlinjer som syftar till att gång- och cykeltrafik till skolor ska premieras. Den finns en korrelation mellan skolor med en stor andel föräldrar som skjutsar med bil och stadsdelar med långa avstånd mellan bostadsområde och skola. Med tanke på den ökande bebyggelsestätheten i närområdet och närheten till omgivande skolor kommer troligtvis huvuddelen av eleverna ha en skolväg på mindre än 800 meter till den planerade skolan, vilket kan anses som relativt kort. Planeringen ger därmed förutsättningar för en skola nära hemmet.

Framförallt den föreslagna nya skolan kommer påverka ett antal boende negativt i form av en viss ökad skuggning under delar av året och dygnet. Kontoret bedömer dock inte att skuggpåverkan är så omfattande att det föranleder en sänkning i höjd av den planerade bebyggelsen. Tillägg av ny bebyggelse i stadsmiljöer påverkar befintlig boendemiljö, t ex i form av försämrade ljusförhållanden i enskilda radhus, villor och lägenheter vilket är negativt för de boende men en konsekvens av förtätning som kontoret i det här fallet bedömer som acceptabel.

Olägenheter för grannar

En synpunkt om att den föreslagna exploateringen kommer påverka negativt ekonomiskt för de närboende.

Synpunkter från samfällighet vid Eksätravägen om oro för att boende i nya hus kommer använda samfällighetens sopstationer. Även synpunkt om att samfällighetens kvartersgator och lekplatser bara är dimensionerade för samfällighetens behov och oro för att ny bebyggelse kan skapa konflikter om den inte planeras med egna lekplatser och kopplingar till allmänna stråk.

En synpunkt om att solstudien bör kompletteras med fler klockslag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plan- och bygglagen reglerar förutsättningar då ersättning kan utkrävas. Ekonomisk ersättning till följd av ändrade förhållanden i närmiljön är i de flesta fall inte en sådan förutsättning.

Föreslagen bebyggelse vid Eksätravägen är utformad med stora bostadsgårdar med plats för lek och sopsug planeras. Kontoret kan konstatera att den nya bebyggelse kommer leda till att fler människor vistas i närmiljön jämfört med idag men att det sannolikt inte behöver innebära någon betydande olägenheten för intilliggande samfällighet.

Solstudien kommer att kompletteras till granskning.

Parker och grönområden

En synpunkt om att bebyggelsen längs Bredängsvägen tar naturmark i anspråk.

En synpunkt om att man inte bör bebygga naturområdet utan att skapa nya skogs- och gräspartier och att det måste finnas möjlighet till avkoppling i den friska luften.

En synpunkt om att det måste finnas något som lockar till gemensam aktivitet om stadsdelar ska integreras. En bollplan är bra men vad ska finnas för flickorna? Synpunkt om det behövs någon form av samlingsplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den absoluta huvuddelen av den föreslagna nya bebyggelsen ligger inom redan i anspråktagen mark. Andelen asfalterad mark kommer sannolikt inte att öka med tanke på att delar av Skärholmsvägen med intilliggande ramper utgår till förmån för en mer kompakt trafiklösning.

Förslaget för Slättgårdsparken förtydligas och eventuellt bearbetas för att säkerställa och den planerade utformningen har ett innehåll som attraherar en bred grupp av besökare. Exakt innehåll kan inte beslutas i detaljplan.

Gator och trafik**Biltrafik och gator**

Flera synpunkter att det är svårt att ta sig från södra sidan av Stockholm till norra i rusningstrafik och att Essingeleden är överbelastad och att nya bostäder i söderort försämrar situationen ytterligare.

Flera enskilda synpunkter om Eksätravägen och att den bör enkelriktas, att den bör få parkeringsförbud, att maxhastigheten ska var högst 30 km/h och att läget för en avstängning av vägen bör ses över och flyttas närmare Pingstkyrkan för att försvåra bilkopplingar mellan radhusområdena. Även ett par synpunkter om att det är positivt att vägen föreslås förses med en ny trädrad och ny cykelbana.

Ett önskemål om trädplantering längs med Bredängsvägen och flera fartreducerande lösningar.

En synpunkt om att antalet planerade parkeringsplatser är för litet.

En synpunkt om att det är ologiskt att planera för en begränsning av biltrafiken men ändå planera för en utbyggnad av handeln längs med Södertäljevägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förbifart Stockholm är under utbyggnad och den motorvägen kan komma att förbättra för bilister att bilpendla mellan södra och norra Stockholm under rusningstid.

Eksätravägen planeras som en genomgående gata med 30 km/h och plats för buss, träd och cykeltrafik. Involverade trafik konsulter har gjort en bedömning att de förslagna åtgärderna kommer resultera i begränsade trafikmängder på Eksätravägen.

Kravet på antal parkeringsplatser ligger i linje med stadens regelverk kring ny parkering och är anpassat efter de uppskattade behoven.

Kollektivtrafik

Fler synpunkter på att kollektivtrafiken i närområdet redan är överbelastad i rusningstrafik, vilket gäller både tunnelbanan och pendeltågen från Älvsjö och att ny planerad kollektivtrafik, som upprustningen av röda linjens signalsystem är kraftigt försenat.

Enskilda synpunkter om att det är bra att busshållplatserna vid Eksätravägen flyttas till ett avsmalnat läge och att spårvägens läge bör ritas in på planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Generellt är Storstockholms kollektivtrafik högt belastad under rusningstrafik. Dock utmärker sig inte belastningsgraden vid tunnelbanan i Bredäng, Mälarhöjden eller Västertorp jämfört med stationer på ett likvärdigt avstånd från centrala Stockholm på andra tunnelbanelinjer. Trafikförvaltningen och har ett omfattande och långsiktigt arbete för att förbättra kapaciteten i regionen på sikt.

Teknisk försörjning

Skötsel, renhållning och underhåll

En synpunkt om att nytt läge för förbackningsåtervinning vid Ugglemossevägen saknas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nytt läge studeras och förslag redovisas vid granskning.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Ett par boende påtalar att det idag är höga bullernivåer området och uttrycker oro att det bli än värre med mer trafik till ny skola och nya bostäder.

Ett par boende som uttrycker oro för att de nya bostäderna och att de planeras i en allt för bullerutsatt miljö vilket kommer påverka boendekvalitén i för nya boende.

Ett par synpunkter om att bullerplank bör placeras direkt vid Södertäljevägen för att minska bullerspridningen i området i stort.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Studier genomförs för att säkerställa att de nya bostäderna med bostadsgårdar får acceptabla bullernivåer.

Höga bulleravskärmningar direkt vid källan nära Södertäljevägen på en längre sträcka skulle antagligen ge en avsevärd bullerminskning inom större områden kring motorvägen i södra Stockholm. Kontoret ser positivt på en sådan idé men konstaterar att frågan ligger utanför den aktuella detaljplanen.

Miljö- och klimataspekter

Luftkvalitet

Ett par synpunkter om luftkvalitén är tillräckligt bra för att nya bostäder i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En luftkvalitéutredning kompletteras till granskning.

Övriga frågor

En synpunkt från en boende om att ny bebyggelse ska utformas med tak som är optimerade för solpaneler och att ny bebyggelse inte får försämra möjligheten för effektiva solpaneler på befintliga tak.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget reglerar inte taklutning eller takutformning för de enskilda byggnaderna utan bebyggelsen kan anpassa för att optimera för solpaneler.

Sakägare och boende inom fastighet enligt fastighetsförteckning

Här sammanfattas synpunkt som kan härledas till sakägare enligt fastighetsägarförteckningen samt boende inom fastighet som är upptagen i fastighetsägarförteckningen. Numret framför namnet är det nummer som yttrandet registrerats med i ärendets planakt.

77 – Boende

Önskar att det planteras träd på gångytorna längs med bebyggelsen, Bredängsvägen är hårt trafikerad, ofta omkörningar med hög hastighet. Vid utpassering från utfarter från Bellmans Minne måste försiktighet vidtagas för att undvika kollisioner. Fartreducerande lösningar är ett önskemål. Hur utarbetas lösningar för bilparkeringar? Det finns redan problem med att obehöriga ställer sina fordon på radhusens parkeringar.

78 – Boende

Framför kritik mot bristande information kring samrådsmöte och samråd i stort.

Synpunkt om att solstudien som är publicerad slutar 15.00 på sommaren och det verkar som att vi inte kommer ha någon kvällssol på vår balkong 17 & 19 sommartid. Anser därför att skolbyggnadens höjd borde sänkas så att lägenheter i närheten inte hamnar i skuggläge sommartid. Vissa lägenheter har endast ljusinsläpp norr & västerifrån varför skolans höjd skulle väsentligt minska trivseln i lägenheter. Solstudien borde kompletteras med ovan nämnda klockslag.

79 – Boende

Är emot höghus på 4-7 våningar vid radhusen.

83, 130 – Boende

Den nya skolan är totalt felplacerad då dess placering förstör för tidigare låg bebyggelse bestående av villor och kulturfastigheter som Slättens gård från 1762. Tidigare arkitekter har genom Gulddragaren tagit hänsyn till den låga skalan. Skolan kommer bli en skymmande mur och kommer helt ta bort solen för lägenheterna intill.

Slättgårdsvägen är inte lämplig som gata till en så stor skola, för mycket trafik där. Mälarhöjdens Skola ligger redan här, bygg till den. Där finns redan matsal och bibliotek.

90 – Boende

Låt de huskroppar som ligger närmast Eksätravägen vara i olika nivåer, som på modellen och på bilder i planbeskrivning. Flera huskroppar men med luft och mark emellan. Trafiken på Eksätravägen bör läggas åt enbart ett håll, för att undvika smitväg/genomfartsväg mot Skärholmen. Gatans båda sidor bör få parkeringsförbud. Vill se träd utmed trottoarer och de nya huskropparna, som detaljplanen är illustrerad på modell och ritningar. Bra att flytta busshållplats och därtill "avsmalnad" väg.

96, 113 – Boende

Anser att detaljplanen potentiellt kan innebära ett antal olägenheter och risker för samfällighetens infrastruktur. Önskar ta del av de faktorer som läggs till och ändras i planen.

Sophantering:

Samfälligheten har fyra sopstationer längs Eksätravägen och det är angeläget att Mälaräng får en sophantering som för samtliga boende är mer lättillgänglig än att nyttja samfällighetens sopstationer, det beroende på kostnads- och kapacitetsfrågor.

Lekplatser:

Det finns idag två lekplatser inom samfälligheten. Det är angeläget att det planeras lekplatser inom ny bebyggelse som är närmare och mer attraktiva än samfällighetens som endast är dimensionerade för samfällighetens nyttjande.

Parkering:

Anser för det redovisade p-talet på 0.48 är mycket lågt med tanke på avståndet till tunnelbana och den osäkra tidplanen för spårväg syd. Menar att det finns en stor risk att en ansträngd parkeringssituation kommer belasta privat parkering inom samfälligheten.

Trafikmässig delning av fastighet:

Oro för eventuell avstängning av Eksätravägen vilket skulle innebära en delning av fastigheten med långa omvägar mellan infarter.

Säkerhet – gång- och cykeltrafik på samfällighetens interna vägar: Oro för att detaljplanen kan ge upphov till en markant ökad gång- och cykeltrafik på samfällighetens interna vägar. Önskan om att detaljplanen studeras så att de allmänna stråken blir de naturliga valen för genomfart mot centrala Bredäng. Pekar på att vägarna inte är dimensionerade för mer trafik, vare sig cykel- eller gång och det kan innebära olycksrisker för barn. En genomströmning av okända inom området kan också riskera en ökad inbrottsrisk genom att det idag framgångsrika arbetet med grannsamverkan försvåras.

98 – Boende

Anser det mycket förvånande att inte samtliga hushåll i Mälarhöjden och Bredäng fick informationen om projektet Mälaräng i brevlådan eftersom samtliga på ett eller annat sätt påverkas av det.

Tillgång till sportanläggningar och grönområden:

Det stora antalet nya invånare behöver få tillgång till de befintliga sportanläggningar som redan nu är överbelastade. De behöver få möjlighet till avkoppling i friska luften, där grönområden finns. Det är mycket få grönområden omkring Mälarhöjden och Bredäng och att bebygga det som finns utan att skapa nya skogs- och gräspartier bidrar inte till ett friskt samhälle.

Kollektivtrafiken och bilismen:

När det gäller kollektivtrafiken finns det redan överbelastad tunnelbanelinje nr 13 och 14. Det finns bussar mot Älvsjö där det är snarare omöjligt än möjligt att få plats på pendeltåget under rusningstrafiken. Man behöver ha i åtanke att det byggs 1600 lägenheter i projektet Älvsjöstaden. På vilket sätt ska alla dessa människor kunna komma till sina jobb? De flesta jobben finns norr om Stockholm vilket innebär att människorna måste på ett eller annat sätt ta sig dit. Den befintliga kollektivtrafiken är redan överbelastad, påfarterna till E4 från Bredängsvägen, Häradsvägen och Vantörsvägen är överfulla. Bilkön till E4 på Häradsvägen börjar ibland redan vid Stuvsta.

Skola för 900 elever utan möjlighet till idrottslektioner utomhus:

Enligt projektet ska en skola för 900 elever placeras en bit utanför det tänkta bostadsområdet och i den föreslagna planeringen förväntas att barnen ska gå till skolan. För att tvinga fram detta har man tänkt begränsa framkomligheten för bilarna. Det är en utopi att tro att föräldrarna inte kommer skjutsa sina barn till skolan oavsett om de ska stå en halvtimme eller längre i bilkö. Ett exempel på det kan vara morgonkaos vid Segeltorpsskolan eller Mälarhöjdskolan. Att majoriteten av föräldrarna kommer skjutsa barnen till skolan är en realitet. Detta kommer påverka framkomligheten för samtliga boende i Mälarhöjden.

Områdets karaktär:

Områdets karaktär ändras totalt då det byggs flervåningshus. Varför inte skapa ett område med låga hus, hus som i utseende och funktion smälter in i det befintliga bostadsområdet? Ett exempel på en lyckad förtätning kan man hitta på Båtsmansklevet, där låga bostäder smälter in mycket bra i den befintliga bebyggelsen.

Handel:

Tanken är att begränsa trafiken, men ändå bygger man köpcentrum dit människor kommer att ta bilen. I planerna är vägnätet inte tillräckligt för detta och i praktiken kommer vi som bor här leva med ökat buller.

Buller:

Vi har levtt med bullret från E4 och så klart önskar vi att det minskar, men med förslagen kommer det att bli tvärtom. Vi kommer att få en stor skola med tillhörande trafik, vi kommer att få smala vägar som bidrar till att trafiken blir konstant eftersom framkomligheten minskar.

Förslag:

Det hade varit önskvärt med ett bostadsområde som anpassas till den befintliga bebyggelsen, låga liknande radhus hus, en liten skola eftersom det då inte kommer att bli 1100 lägenheter utan avsevärt färre. Grönområde som saknas och verkligen behövs runtomkring. Inte minst god framkomlighet på vägarna och fungerande kollektivtrafik.

99 – Boende

Trafiken:

Trafiksituationen påverkas inte bara av Mälaräng utan av flera förtättningsprojekt i söderort. Kollektivtrafiken på tunnelbanans röda linje är idag hårt belastad och upprustningar av signalsystem är kraftigt försenade. Således har vi en lång tid framöver utan någon förbättring i sikte. En spårvägslinje som skall transportera resande till en knutpunkt i Älvsjö finns idag endast som förslag. Om beslut tas ligger även den långt fram i tiden, och frågan är om den ö h t kommer bidra till att hjälpa situationen om inte en drastisk ökning av pendeltågstrafiken görs samtidigt.

Biltrafiken är det trafikslag som enligt SLs Trafikplan 2020 förutspås öka mest från söderort. Med andra ord kommer Essingeleden bli ytterligare belastad. Med tanke på att den ursprungligen dimensionerades för 80.000 fordon per dygn och redan idag trafikeras av 140.000 är det inte svårt att inse de problem som framöver kommer uppstå för medborgarna i söderort att ta sig till sina arbeten som tyvärr till största delen ligger norr om Stockholm.

Området:

I området finns ingen plan för någon sportanläggning eller idrottsytor vilket är förvånande då det finns en skriande brist på detta i hela Stockholm och det samtidigt planeras en skola för 900 barn.

Summering:

En analys av kommande trafiksituation måste göras där inte bara Mälaräng tas i beaktande utan även samtliga förtättningsprojekt i söderort, innan beslut tas hur mycket området skall förtätas. Detta bör göras även lokalt i fråga om in- och utfart till området. Området

närmast E4, skulle vara ypperligt för en idrottsanläggning som inte är lika känsligt för buller som bostäder.

103 - Boende

Förstår att staden bebyggs och sätter inte oss emot en förtätning, men är orolig för allt för höga hus som påverkar himmel och ljus för de boende idag. På bildexempel ligger husen på ca 3 våningar i framkant och fyra våningar i bakkant och ser snygga ut. Då har man kvar lite himmel, luft och ljus för de som bor nära Eksätravägen. Sen högre hus närmare E4an som även dämpar bullret med innergård att vara på. Tycker att högre hus, uppemot 7 våningar blir alldeles för högt.

Undrar över hastigheten då Skärholmsvägen försvinner och ersätts med Eksätravägen samt vägen längre ned mot industriområdet. Föreslår en maxhastighet på 30 km/h med farthinder för Eksätravägen. Viss oro för ökad trafik i samband med ny förskola men ser positivt på nya träd och cykelbana.

Efterfrågar mer information kring etappordning och hur det är tänkt att hanteras. Påtalar en dålig bullersituation idag med enormt högt buller för de som bor närmast Eksätravägen. Oro för hur det påverkar de nya husen som planeras än närmare motorvägen och hur det är tänkta att lösas och om det finns några planer på bullerplank närmare vägen likt den i Midsommarkransen.

106 - Boende

Motsätter sig skolbyggnad vid Slättgårdsvägen eftersom den kommer påverka boendemiljön negativt genom färre p-platser, mer trafik, försämrad utsikt, oroligheter med många ungdomar drivande i området under håltimmar mm.

112 – Boende

Anser att placering av skola är felaktig mest med tanke på den yta som avses för bygget. Det krävs en större yta för en så stor organisation. Skolan föreslås byggas på ängen (om den absolut måste byggas). Gräsytor bör bevara för folkets hälsa.

114 - Boende

Anser att planerna är ogenomtänkta och att det inte är sund och hållbar stadsplanering. Menar att det inte är vettigt att klämma in tusentals människor på en liten yta. Skolan bör inte planeras nära bebyggelse utan vid Slätten.

115 – Boende

Anser att planeringen i stort är bra och att skolan behövs. Skolgården bör ligga långt ifrån villorna på Kryddkrämarbacken då ljudet stiger uppåt och kan bli väldigt högt. Bevara träd och buskar

enligt föreslagen plan. Viktigt att planera för en plats att hämta och lämna skolbarn, annars blir det trafik kaos. Kommunikationerna är ett allmänt stort problem i området idag. Förslagen kring bevarande och utveckling av grönområdena är bra.

116 – Boende

Mycket lessna, oroliga för våran fria sista lilla skog, gångväg för soffan där vi har suttit i 30 år. Ska bli stor skolgård. Skola, dagiset, baracken skulle bara finnas däri vissa år sen skulle marken, buskarna, gräsplätten, träden återställas som förr fick vi upplysning om. Skolan tar bort våran sol, solnedgång, fågellivet, djurlivet, mycket träd och buskar. Avgaser, bilarna kommer öka. Vi har redan så mycket bilar, avgaser. Bygg på ången tycker många istället.

117 – Boende

Anser inte förslaget bra med följande anledningar: mera avgaser, mera bilar, mera ljudnivåer, ingen solnedgång, mera skugga. Många hyresgäster har balkongen/terrasser ut åt Slättgårdsvägen. Naturplätten, fåglar och djur har platser här, folk cyklar, går, sitter här för andrum från att haft många bilar, dagis här har synpunktslämnaren och andra inte fått mycket ro emellanåt. Nu kommer det bli ändå värre. Grannar, villaägare flyttade till området på av den lilla naturen, bla solen, solnedgång, fågelliv, lilla djurlivet. Orolig och ledsna för utvecklingen.

122 – Boende

Den planerade kolossala skolan kommer skugga lägenheter på andra sidan Slättgårdsvägen, framförallt på eftermiddagar. En skola innebär också ökad trafik. Det är även konstaterat att bus tillkommer på kvällar i och runtomkring högstadieskolor på kvällar. Bygget skulle innebära att man tar bort vegetation och skog som är hem för ett flertal arter som skulle försvinna från området. Mindre fåglar, ekorrar, rådjur, harar och även räv och grävlingar. En stor skola skulle innebära minskat värde på närliggande bostäder och tvinga folk att flytta pga obehag. Kan man inte bygga skolan där bensinmacken finns istället?

124 – Boende

Nej tack, nu är det dags att börja ta hänsyn till naturmark, människor och djur. Att bygga en skola som är fem våningar hög framför ett tvåvåningshus kommer att förstöra boendemiljön för de människor som redan är bosatta här.

Att dessutom göra en skolgård av naturmarken med ekar, tallar och mängder med djur som ekorrar, harar, rådjur, räv och ett flertal fågelarter är helt befängt. Var tycker ni att djuren ska ta vägen när all naturmark försvinner? Det finns mycket få grönområden i närheten av Mälarhöjden, vilket till stor del beror på att nästan all

skogsmark mellan Skärholmen redan har bebyggts och asfalterats (grodorna försvann) och även mellan Fruängen och Mälarhöjden finns det nästan bara betong och asfalt. Vi måste få behålla de naturliga grönområden som finns. Varken människor eller djur har något behov av mer asfalt och betong eller konstgräs med plastpartiklar som skadar våra celler.

Slättgårdsparken:

Även Slättgårdsparken har en naturlig miljö med växter och djur och är därför så omtyckt av både barn och vuxna. Förstör inte parken genom att bygga något konstgjort i asfalt och betong och med konstgjord växtlighet. Bergshusen längs Bredängsvägen. Det måste finnas annan mark än naturmark att bygga hus på.

Bebyggelsen längs Bredängsvägen medför att naturmark tas i anspråk för byggnation och dessutom att ytterligare naturmark skada vid sprängning. Förstör inte hela Söderort.

Buller och avgaser:

Vi har redan nu för hög bullernivå och för mycket avgaser från E4. Med föreslagen bebyggelse av 1100 lägenhet samt köpcentrum kommer biltrafik att öka, vilket medför att både bullernivån och luftkvalitet försämras ytterligare.

129 – Boende

Vill protestera mot byggplanerna och särskilt mot bygget av skolan och ungdomslägenheterna. Det är direkt olämpligt att bygga så nära den hårt trafikerade E4-vägen och med Bredängsvägen på andra sidan och med dess trafik. Att utsätta barn och ungdomar för hårt buller med höga ljudnivåer och avgaser från vägarna på båda sidor är hälsovådligt. Förslag är att bygga ut Slättgårdsskolan som redan finns och har ett betydligt bättre läge vilket göra att elever från Bredäng och Mälarhöjden bättre kan blandas. Vill att byggplaner för ungdomslägenheter och skolbyggnad ska avslås.

139 – Boende

Synpunktslämnaren är emot föreslagen skola och accepterar inte den nu föreslagna skolbyggnaden, som i väsentlig grad kommer att försämra många boendemiljö och därmed livskvalitet.

Hen bedömer inte att 900 elever få plats i föreslagen byggnad/att en skolbyggnad med 900 elever får plats på den föreslagna ytan. Hur ska skolgården utformas samtidigt som naturområdet ska bevaras? Boende inom Gulddragaren kommer att förlora en välgörande utsikt mot träd och vegetation och glädjen av en solnedgång på sommaren. Skolan kommer att bli en koloss som helt bryter av mot landskapet och kommer att förfula allt.

Skolan föreslås placeras mitt emot PREEM. Byggnaden föreslås på gräsytan närmast Bredängsvägen. Fördelar: Hägerstens bästa och mest barnvänliga pulkabacke kan bevaras och skolan kommer närmare de som ska gå där vilket bland annat är trafiksäkert. Slättgårdsväg slipper onödig trafik.

Den krympta parken borde istället kunna förläggas till den yta där skolan är föreslagen. Eller att de två välfungerande befintliga daghemmen bevaras.

Övriga

Här sammanfattas synpunkt från personer som inte kan härledas som boende inom fastighet upptagen på fastighetsägarförteckningen och från personer som inte uppgett fullständiga kontaktuppgifter. Numret framför namnet är det nummer som yttrandet registrerats med i ärendets planakt.

50, 51 – Boende

Synpunkt om mer villor.

52 – Boende

Folk behöver parkering och synpunktslämnaren kan inte se att det planeras för parkering alls, oro för kaos. Mälaräng är löjligt namn. Varför inte kalla det för Bredäng? Annars är ”Mälaräng” ett bra område att bygga på. Bättre än andra områden där natur påverkas.

54, 59, 60 – Boende

Synpunkt om det vore trevligare med mer radhus istället för lägenhetshus. Om flerbostadshus ska byggas bör det vara så låga byggnader för att smälta in snyggt i miljön och dessutom vara vackra byggnader. För att kunna bygga ihop Mälarhöjden och Bredäng måste det finnas attraktiva bostäder med fin arkitektur och naturmiljö runt omkring särskilt med hänsyn till att E4 passerar bredvid då bör bostadsmiljön starkt väga upp bullermiljön. Grönområden skapar lugn och ger en naturlig känsla. Området mitt emot Västertorps tunnelbana är ett exempel som inte blev särskilt bra, barnen har inga stora ytor att leka på, inga grönområden, mest asfalt runt omkring och det rör sig många människor runt omkring och blir inget naturligt flöde i området. Särskilt kritisk mot höga hus mot Bredängsvägen som inte anses passa in.

Önskemål om att Södertäljevägen på sikt bör täckas över.

55 – Boende

Lättad och imponerad av framtaget förslag som ses som klokt och balanserat och som respekterar, bibehåller och förbättrar de grönområden som är av värde för oss boende. Förslaget presenterar

en tydligt förbättrad stadsmiljö och en omsorgsfull och vettig stadsbyggnad.

Saknar dock ny placering för den plats för förpackningsåtervinning som finns vid Ugglemossevägen. Frågar om samordningen med intilliggande plan för Konduktören är tillräcklig.

Synpunkt om att det finns ett mindre kärr inom tomten för den planerade skolan och den saknas i dagvattenanalysen.

58 – Boende

Överlag bra. Bra område att exploatera. Men otroligt många punkthus, när läget finns att exploatera högre och skapa tydligare offentliga och privata rum.

61 – Boende

Fokus Skärholmens hemsida saknar tydlig information - på flertalet språk - där man tydligt påvisar var innevånare kan överklaga pågående planarbete samt stoppa planerad bebyggelse.

65 – Boende

Boende i närområdet sedan rätt många år och tycker att förslaget är utmärkt. Har dock två synpunkter:

- Rita in spårvagnen redan nu så man kan se hur den går. Området behöver bra kommunikationer till närliggande tunnelbana.
- Var skall all trafik till Bredäng och Sättra gå? Den stora matarvägen är ju borta, blir det inte mycket trafik på den nya gatan? På bilden har ni inte ritat en enda bil vilket är rätt missvisande.

68, 76 – Boende

Min fastighet ligger ca 100 meter från en eventuell skola för 900 elever samt ett förslag på flera 4-7 våningshus. Varför har inte jag fått samma information som min granne?

Detta byggprojekt är stort, kanske väl stort för det område som ni har som förslag att tas i anspråk. En skola för 900 elever i direkt avgränsning till ett villaområde kommer att få en stor inverkan på vårt välmående. En väldigt stor andel människor kommer röra sig i området under nästan dygnets alla timmar. Varför bygga en skola för 900 elever på denna plats? Om det nu verkar finnas så mycket möjligheter i området måste det vara enkelt att bygga den på en annan plats. Den planerade skolgården tar upp i princip allt grönområde i området.

I teorin och praktiken kommer de flesta ha ganska lång väg till skolan. Det kommer innebära att väldigt många kommer skjutsa sina barn till skolan med bil, precis som väldigt många

Mälarhöjdsbor gör idag till Mälarhöjdsskolan, trots korta avstånd. Förslag om att flytta skolan närmare Skärholmshållet.

Det finns även planer på att bygga flera 4 -7 våningshus längs Bredängsvägen. Detta kommer, för mig och många av mina grannar innebära att vår möjlighet till rörelse i skog och mark i närområdet kraftigt kommer att begränsas. Varför bygga 7-våningshus? Kanske räcker med 4 eller varför inte 3? Detta byggprojekt kommer att belasta vägar och kommunala färdmedel kraftigt. Vad kommer detta innebära för mitt och mina grannars välmående? Vad kommer detta byggprojekt innebära för förändring av det ekonomiska värdet på min och mina grannars fastighet, särskilt som det kommer vara en byggarbetsplats i många år? Kanske oväsentligt för er men inte för mig och mina grannar.

69, 91 – Boende

Är i grunden väldigt positiv till det nya projektet Mälaräng som skulle ge ett behövligt lyft för området mellan Mälarhöjden och Bredäng. Dock finns det en del saker med projektet som inte känns speciellt genomtänkt.

- Avseende de sk Punkthusen längs Bredängsvägen är de mycket märkligt placerade och passar dåligt in i området. På Bredängssidan finns par/radhus och på Mälarhöjdssidan finns villor. Det är enkelt att se på planskisserna att huskropparna både i "fotprint" och höjd sticker ut ordentligt. Att bygga 3 stycken upp till 22 meter höga hus med sammanlagt 110 lägenheter i förhoppning att "skapa en koppling mellan stadsdelarna" blir inte bara estetiskt fel utan bildar snarare en ny typ av barriär mellan områdena. Dessutom är Bredängsvägen starkt stigande vilket innebär att det översta av de planerade husen kommer bli väldigt dominerade, särskilt med tanke på att villorna som ligger bara 50 meter ner på Ugglemossevägen ligger ca 3-5meter lägre i höjdskillnad. De husen, och även delvis husen på Tunnbindargränd kommer definitivt att hamna i solskugga under sommarhalvåret och kontrasten mellan bebyggelsen i korsningen kommer att bli alldeles för stor. Husen behöver sänkas med 2- 3 våningar för att inte bli som "torn" i området.

- Bredängsvägen är idag väldigt trafikerad. Att smalna av vägen, bygga 110 lägenheter och inte möjliggöra någon ytterligare parkering kommer skapa kaos i utfarten mot E4:an. Redan idag parkerar många som bor i Bredäng längs Ugglemossevägen. Med ytterligare 110 lägenheter kommer det driva mycket mer trafik in i villaområdet där det bor många barnfamiljer.

- Den planerade skolan längs Slättgårdsvägen ligger fel relativt den nya bebyggelsen i området. I stället för att lägga skolan mitt i det

nya området placeras en skola med 900 elever längs en av 2 möjliga utfarter till E4:an för hela Mälarhöjden. Skolan kommer att driva trafik under tidiga mornar och på eftermiddagen längs samma väg där redan Mälarhöjdsskolan ligger (en av Sveriges största skolor). Den nya skolan på Slättgårdsvägen har dessutom inte någon parkering eller avsläppningsplats i någon extremt naiv vision att alla barn skall gå till skolan. Det kommer inte att hända. Föräldrar som bor i området med yngre barn kommer inte att ställa bilen hemma, gå en kilometer till skolan och lämna av barnen, gå hem igen och hämta bilen för att sedan köra till jobbet. Det kommer att bli trafikchaos längs skolan och på kringliggande gator. Hela vägen skall dessutom smalnans av för att få ner hastigheten vilket ytterligare kommer försämra framkomligheten.

Hur kommer det sig att ingen längs Ugglemossevägen eller Tunnbindargränd i Mälarhöjden överhuvudtaget blev informerade om detta jätteprojekt? Var förhoppningen att vi i Mälarhöjden skulle missa möjligheten att medverka i samråd kring planerna?

70, 71, 72 – Boende

När det byggs nya hus med en stadslignande gatumiljö så se till att ni ordnar med småbutiker i gatuplan som tex ett bageri, lokal pub med anständiga människor, kanske frisör/salong, plus en finare restaurang. Allt detta finns i England och Frankrike i förorten. Se till så att detta blir ett "fint" område som kan erbjuda detta också, något som saknats i alla år.

Det måste byggas parkeringsplatser så att det räcker till för alla nya lägenheter. Alla hus måste förses med parkeringsgarage. Annars blir det självklart problem med folk som parkerar där de inte ska parkera, tex uppe i kedje- och radhusområdena. Detta är viktigt.

Solpaneler kommer att bli en resurs på villatak, såsom på kedjehus och radhus längs Eksättravägen. Det är ett krav att inga hus i Mälaräng görs för höga så att sol hindras på befintliga hus. Det är helt enkelt ett jäkla sätt om nya hus försämrar solens möjlighet att nå befintliga hus.

Alla nya hus ska utformas så att solpaneler kan monteras med ideal vinkel riktad mot söder, utan att hus skuggor varandras solpaneler. Det är att betrakta som tjänstefel av arkitekter år 2017 om solpaneler på nya hustak inte beaktas.

74 – Boende

Skolan ligger nära motorvägen i stråk med höga föroreningar. Finns det inga alternativa placeringar längre från vägen? Mälarhöjdens

skola har inga adekvata gymnastiksal, kan man lösa det genom gemensamma hallar/salar mellan de två skolorna?

80 – Boende

Tycker att planeringen ska kompletteras med promenadvägar.

81 – Boende

Opponerar sig mot en skola på Slättgårdsvägen där det idag finns två daghem. För boende blir det ett negativt inslag i nuvarande lugna miljö. Förslagsvis byggs skolan längre bort mot Bredäng. Miljön idag med idyllisk villabebyggelse i kombination med stor trygghet måste bevaras. Förslagsvis kan bebyggelse som passar in i miljön, låga hus med ”mälärhöjdskaraktär”, passa bättre på dessa tomter.

93 – Boende

Ett stort antal synpunkter framförs kring detaljplanen för Skärholmsdalen, vilka kommer hanteras inom den detaljplanen. Anser att staden ska börja med att bygga ut Mäläräng före andra projekt i stadsdelsområdet.

95 – Boende

Hur kan flera sjuvåningshus på Bredängsvägen gynna integrationen nära ett villaområde? Det blir fortfarande en skarp gräns mellan höghus och villa, istället för att bygga lägre fastigheter som inte sticker ut. Se gärna nybyggda området i Långbro. Där hade man kunnat bygga mycket högre fastigheter men inte gjort det, man har behållit mycket grönområden mellan fastigheterna samt fått en mer naturlig miljö trots nybyggen. Varför bygger man så nära väg och trottoar idag? Vad ni än gör tänk noga på hushöjderna.

101 – Boende

Anser att hela detalj- och byggplanerna som nämns i Fokus Skärholmen ska upphävas då stadsdelsförvaltningen inte klarar en ökande befolkning. Vårdcentralerna samt tandvården klarar det inte heller, polisen klarar inte den redan nu omfattande brottslighet som finns i området så en ökad befolkningsmängd skulle öka brottsligheten samt förvärra situationen ytterligare och skapa mer otrygghet för dom boende och försämra livskvaliteten. Det finns platser i Stockholm som har mindre problem än Skärholmen och är bättre lämpade för en befolkningsökning, Gärdet kan tex bebyggas med 1000 tals hyresrätter.

Anser att alla i stadsdelen ej kunnat ta del samrådet pga språkproblem.

Anser vidare att hela planen läggs ner till dess att förbifart Stockholm är klar, det funkar inte heller att bygga i Bredäng (Mäläräng) då Skärholmsvägen behövs när det inträffat olyckor på E4/E20. Byggs det där kommer det bli trafikchaos i våra stadsdelar så varken räddningstjänst kommer fram.

102 - Boende

Avser överklaga planen eftersom planerad skola stoppar solinsläpp på närliggande gård. Dessutom finns redan ett stort antal skolor i närområdet, varför behövs en till?

104 - Boende

Tycker att det redan har byggts alldeles för mycket bostäder på mycket kort tid i närområdet, framförallt i Fruängen. Upplevs som att det enda som byggs är bostäder medan infrastruktur och vägar är desamma som tidigare. Redan nu ser man hur trafiken på Slättgårdsvägen vilket kommer bli än värre med planerna för Mäläräng.

Menar att det är sorgligt att vartenda litet grönområde som finns kvar måste bebyggas och uppmanar till en utbyggnad av staden med måtta.

111 – Boende

Sista naturbiten försvinner. Det blir mer avgaser och bilar. De vilda djuren försvinner. Husen kommer att skymma solen. Inga promenadvägar kvar/långt hemifrån att nå en promenadväg. Det blir en mycket försämrad livskvalitet

119 – Boende

I år publicerades en undersökning som sa att människor mår dåligt av att bo i bullriga miljöer. Detta kommer att bli en mycket bullrig miljö. Varför bygga så nära E4? E4:an har alltid breda markeringar för sin dåliga luft en bra bit in på den intilliggande marken. Varför tror staden att det nu går att bygga här utan problem?

I Mälärhöjdsskolan sände rektorn vid ett flertal tillfällen ut uppmaningar till föräldrar att inte köra sina barn till skolan med bil. Farliga incidenter uppstod. Ändå kördes barn till skolan med bil. Fortkörande bilister var ofta föräldrar som hade sina barn i skolan - "just jag har så bråttom just idag". Inte kommer det att bli annorlunda med den planerade skolan utan kraftigt ökande trafik. Planeras trafik hinder för att stoppa detta?

Är förslaget så genomtänkt? Väntar mig svar på mina synpunkter och hoppas på en betydligt mindre skola, om den byggs.

120 – Boende

Området blir bättre om det finns bra kommunikationer till Älvsjö som har pendeltåg. Idag det är nästan omöjligt att jobba i Norra Stockholm om du bor söder om söder.

121 – Boende

Är i grunden positiv till en förändring av trafikplatsen och att Mälarhöjden och Bredäng byggs ihop.

Att bygga i ett så bullerstört område kräver mycket eftertanke. Buller är en allvarlig hälsorisk och valet att utsättas kan inte läggas på den enskilde. Vid samrådet framgick att bullerskydd direkt vid källan används i många andra europeiska länder. Varför inte i Sverige? Partiklar från trafiken är också en hälsofara. Särskilt för barn och äldre. Har detta tagits med i planerna?

Om stadsdelarna verkligen ska integreras bör det finnas något som lockar till gemensam aktivitet på en plats dit folk rör sig från alla riktningar. En bollplan är bra! Med vad ska finnas för flickorna? Området är för litet för ett torg sas vid samrådet. Men en samlingsplats bör varje stadsdel ha. Inte bara på gårdarna. Hur ska människor annars mötas?

Skolan känns väldigt stor. 900 elever i en enda byggnad?

Många var vid utställningen kritiska till att det inte finns någon p-plats i anslutning till skolan. Men det är bra. Stå emot! Man kan inte be föräldrar låta bli att köra och sedan ändå möjliggöra skjutsande. Idag är det alltför många som inte håller hastighetsbegränsningen på Slättgårdsvägen, trots att Mälarhöjdens skola ligger där. Här måste man vara stenhård.

123 – Boende

Trevligt och positivt att det byggs nytt. Överlag positiv till att det förtätas.

Synpunkter om att en privat skött väg lyfts fram som ett allmänt stråk i handlingarna. Förslag om att Frimurarvägen istället kompletteras med ett gång- och cykelstråk mot centrala Bredäng. Förslag om ett nytt cykelstråk bakom Pingstkyrkan mellan Eksätravägen och centrala Bredäng.

Om det finns behov att stänga av Eksätravägen för att minska biltrafik föreslås det istället göras mellan närmast Pingstkyrkan för att inte hindra interna kopplingar i kedjehusområdet.

Förslag om att framtida hållplatsläge för Spårvägs syd bör läggas antingen i anslutning till Frimurarvägen eller till Bredängs allé för att på ett naturligt sätt koppla till gångstråken i omgivningen.

131 – Protestlista med 23 namn

Yttranden är i sin helhet detsamma som yttrande nummer 98 och 99, vilket redovisas under rubriken *Sakägare och boende inom fastighet enligt fastighetsförteckning*.

Synpunkter och händelser efter samråd av stor påverkan på planarbetet

Efter genomfört samråd har fastigheten Murmästare-Ämbetet 2 i västra delen av planområdet fått en ny tomträttsinnehavare. Den nya tomträttsinnehavaren har efter förhandlingar beslutat att inte fortsätta delta i planarbetet för att inom Murmästare-Ämbetet 2 planlägga för nya bostäder utan vill att, i väntan på Spårväg Syd, fortsatt bedriva logistik och bilhandel inom fastigheten.

Ovanstående innebär att den framtagna bebyggelsestrukturen behöver studeras om i den västra delen och att främst det västra storgårdskvarteret behöver minskas i storlek. Förändringarna kommer också innebära att den direkta kopplingen mellan Frimurarvägen och ”Hantverksgången” inte kan planläggas i detaljplanen för Mälaräng, men att den är fortsatt möjlig i framtida detaljplaner.

Förändringarna innebär en minskning i antalet bostäder inom detaljplanen med cirka 100-150 stycken till förmån för en större bebyggelsepotential i framtida utvecklingsetapper.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har en intressekonflikt identifierats kring behovet att en skola på 900 elever och närboendes synpunkter att det aktuella förslaget riskerar skapa betydande olägenheter, framförallt för trafikmiljön men även för naturmark, ljusförhållanden och buller. Stockholms stadsmuseum lyfter även risken för påverkan av kulturmiljön kring Slättens gård. I den sammanvägda bedömningen av inkomna synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret att behovet av skola väger tyngre än negativa förändringar av boendemiljön för enskilda. Alternativa placeringar av skola inom planområdet har studerats men inte bedömts som genomförbara. Stora delar av omkringliggande naturmark och befintliga träd kan bevaras i det redovisade förslaget för ny skola. För att bättre bedöma och hantera risken för påverkan av kulturmiljön kring Slättens gård tas en kulturmiljöutredning

fram. Bebyggelseförslaget ska studeras vidare med hänsyn till kulturmiljöutredningens slutsatser.

Flera synpunkter från närboende har även inkommit kring att de föreslagna nya byggnaderna längs med Bredängsvägen riskerar bli för höga i förhållande till omgivande bebyggelse. Kontoret bedömer att det föreslagna huset närmast Ugglemossevägen bör studeras om för att skapa ett mer anpassat möte mot de lågt placerade villorna vid Ugglemossevägen och planerad bebyggelse i intilliggande plan.

Det har identifierats en intressekonflikt mellan att planera för en tätare sammanbyggd stadsbebyggelse med plats för alla trafikslag och krav från remissinstanser att säkerställa en långsiktigt kapacitetsstark trafikplats utan påverkan på riksintresset Södertäljevägen (E4/E20). Kontoret bedömer att trafikplatsen behöver studeras vidare för att säkerställa en mer kapacitetsstark trafikplats utan risk för påverkan på riksintresset. Ur ett gång- och cykelperspektiv innebär de föreslagna förändringarna vid Bredängs trafikplats i detaljplan Mälaräng att pendelcykelstråket längs med Södertäljevägen avsevärt kortas och förbättras jämfört med dagens situation. Kopplingen längs med Bredängsvägen över Södertäljevägen kommer dock fortsatt vara mindre gena för gång och cykel.

Kontoret bedömer att de planerade ungdomsbostäderna är möjliga att studera vidare trots den nära placeringen vid avfartsrampen från Södertäljevägen.

Synpunkter kring översvämningsrisker och ändrade förutsättningar kring fastigheten Murmästare-Ämbetet 2 föranleder att kontoret föreslår att planområdets västra del studeras om med en ny gatu- och bebyggelsestruktur för det västra storgårdskvarteret och att planen kompletteras med en yta för dagvattenhantering. Förändringarna innebär en minskning i antalet bostäder inom detaljplanen till förmån för en större bebyggelsepotential i framtida utvecklingsetapper.

Kontoret delar delvis Stockholms stadsmuseums synpunkter kring riskerna med mer generella planer. Det delvis nya arbetssättet kräver en mer omfattande process efter antagen plan inför bygglov. Denna process behöver utvecklas inom staden för att säkerställa en sammanhållen och god byggd miljö.

Föreslagna förändringar

Med anledning av bland annat de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Kulturmiljövärden kopplade till Slättens gård. En kulturmiljöutredning tas fram och används som underlag vid eventuell bearbetning av volymer och gestaltning.
- Bearbetning av bebyggelsevolymer längs Bredängsvägen i anslutning till Ugglemossevägen.
- Fortsatta studier av trafikplatsen och framtagande av ett alternativt förslag med signalreglerad korsning.
- Fortsatta studier av läge för pendlingscykelstråk.
- Bearbetning av bebyggelsestrukturen i västra delen av planområdet för att möjliggöra yta för ett dagvattenmagasin och hantering av ändrade förutsättningar kring Murmästareämbetet 2.
- Kompletterande utredningar kring markmiljö, luftkvalitet, riskfrågor och äldre värdefulla träd.
- Komplettering av redan framtagna utredningar kring trafik, dagvatten, buller och solstudier.
- Viss bearbetning av bebyggelseförslag i volymer och exploateringstal.
- Möjliggörande för sammanbindande lågdelar mellan ”tjockhusen” längs Eksättravägen för att möjliggöra för till exempel förskolor och en tydligare gräns mellan offentliga gator och kvartersmark

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Susanne Werlinder
planchef

Joel Berring
stadsplanerare