

## Granskningsutlåtande GDPR Detaljplan för Sättra 2:1 mm (Mälaräng) i stadsdelarna Bredäng, Mälarhöjden och Fruängen, Dp 2016-15389

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	3
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	10
Övriga remissinstanser .....	13
Besvärberättigande och sakägare och enligt fastighetsförteckningen .....	17
Övriga.....	23
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts .....</b>	<b>29</b>
<b>Revideringar efter granskning .....</b>	<b>29</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>30</b>
Teknisk försörjning.....	36
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>36</b>

### Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till detaljplan som syftar till att omvandla området kring Bredängs trafikplats till en funktionsblandad och levande stadsmiljö 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.

Planförslaget skickades ut för granskning 25 mars till 23 maj 2018. Under granskningen har cirka 50 yttranden inkommit.

#### Stadsbyggnadskontoret

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

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, exempelvis att det behövs kompletteringar avseende bland annat trafikbuller, riskfrågor och underlagsutredningar kring trafikprognoser. Många sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att den planerade skolan studeras om och minskas i storlek. Flera som lämnat synpunkter är starkt kritiska till den föreslagna lösningen för gång och cykel längs med Bredängsvägen över motorvägen. Det finns även enskilda synpunkter på att hela och delar av den planerade bebyggelsen bör ha en lägre bebyggelseskala och att bullerskärmar bör planeras in längs hela Södertäljevägens sträckning. Enskilda synpunkter har även inkommit om att förslaget i stort är bra och balanserat och positivt för området.

Länsstyrelsen bedömer att granskningsförslaget behöver kompletteras med bestämmelser kring risk- och buller samt att det tydligare säkerställs att detaljplanen inte medför en påtaglig skada på riksintresset Södertäljevägen E4/E20.

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskning föreslås detaljplanen kompletteras med ytterligare skyddsbestämmelser rörande risk- och buller för bostäder och verksamhetsbyggnader mot Bredängsvägen och E4/E20 Södertäljevägen.

En intressekonflikt finns mellan flera kringboendes övervägande negativa synpunkter på framförallt den planerade skolans lokala omgivningspåverkan och behovet av nya skollokaler. Kontoret ser inte att det är möjligt att bearbeta nuvarande förslag för att tillgodose de negativa synpunkterna från närboende utan att radikalt minska skolans storlek och elevantal.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla området kring Bredängs trafikplats till en funktionsblandad och levande stadsmiljö som bidrar till att koppla samman Bredäng, Mälärhöjden och Västertorp i en tätare stadsväv. Ytterligare syfte är att tillskapa 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.

### **Granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 25 mars till 23 maj 2018. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2018-04-25. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Medborgarkontoret i Skärholmen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### **Remissinstanser**

Länsstyrelsen

#### Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget riskerar att delar av bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och till risken för olyckor.

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget medför risker kopplade till transporter av farligt gods. Ytterligare åtgärder för att minska risken vid olycka med farligt gods behöver vidtas. Det gäller bebyggelsen

längs med Bredängsvägen och även ungdomsbostäderna utmed avfarten från väg E4/E20. Vidare krävs planbestämmelser som reglerar utformningen av bostäderna utmed Bredängsvägen och i triangelkvarteret, så att trafikbullerförordningens riktvärden för utomhusbuller kan nås.

Eftersom Trafikverket har kvarstående synpunkter anser Länsstyrelsen att det behöver säkerställas och tydligare framgå att förslag till detaljplan inte påverkar vägens markanspråk eller kan innebära påtaglig skada på riksintresset innan planen antas. Detta utgör en av prövningsgrunderna enligt 11 kap. 10 § PBL.

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.

#### Hälsa och säkerhet – Risk

Bebyggelsen är generellt placerad så att människor utsätts för låga individrisknivåer. Samtidigt är samhällsrisknivån i området som helhet så pass hög, att rimliga åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. Länsstyrelsen har följande synpunkter på riskhanteringen:

- Ny bebyggelse direkt intill Bredängsvägen är ett utsatt läge om det skulle ske en olycka med farligt gods. Även vid en låg individrisknivå anser Länsstyrelsen att åtgärder som kan minska konsekvenserna vid en olycka – och som kan genomföras utan alltför stor kostnad – behöver genomföras. Länsstyrelsen bedömer att det är rimligt att undersöka möjligheten till att ställa ytterligare krav, till exempel på vägens utformning eller fasaderna. Länsstyrelsen efterfrågar ett resonemang som tydligt motiverar varför inte fler åtgärder behöver vidtas samt en bedömning av om transporterna på Bredängsvägen kan komma att öka.
- Länsstyrelsen tolkar riskbedömningen som att föreslaget avstånd är en förutsättning vid bedömningen av risknivåerna för bebyggelsen vid avfart efter trafikplatsens ombyggnad. Kommunen behöver därför se till att den nya avfarten utformas med avåkningskydd mot planens bebyggelse, samt att utsläpp av brandfarlig vätska stannar inom vägområdet genom lämpliga åtgärder.
- I kvarteret närmast väg E4/E20 som tillåter centrum, handel med mera, har kommunen endast reglerat krav på ventilationen för att minska risknivåerna. Länsstyrelsen efterfrågar även här ett resonemang om varför inte ytterligare åtgärder bör vidtas, till exempel krav på fasaden eller utrymningsvägar bort från E4/E20.

### Buller

Det aktuella området är mycket bullerutsatt. För att kunna förebygga olägenheter behöver därför, enligt Länsstyrelsens mening, alla möjligheter tas tillvara att skärma av buller och tillse att boendemiljön blir så bra som möjligt i ett helhetsperspektiv. Länsstyrelsen rekommenderar att staden väljer att reglera de åtgärder som visar sig vara verkningsfulla i bullerutredningen. Länsstyrelsen rekommenderar vidare att planbestämmelser på plankarta blir tydliga för att klara en god boendemiljö med hänsyn till omgivningsbuller. För bostadslängan för ungdomsbostäder i öster behöver bebyggelsen vara helt slutet mot trafikleden för att inte ge olägenheter, med inbyggda loftgångar m.m.

För att klara av riktvärdena i bullerförordningen krävs tillgång till tyst sida för "Bergshusen" längs med Bredängsvägen, "Triangeltomten" mitt emot Slättgårdsparken och för bebyggelse inom "Storgårdskvarteren" som ligger närmast Bredängsvägen. Detta måste vara reglerat i form av planbestämmelser.

Länsstyrelsen efterfrågar motiv till att ta bort den bestämmelse som fanns med i samrådsskedet, som innebar att bostadsbebyggelsen ("Tjockhusen") längs med Eksätravägen inte fick komma till stånd innan bulleravskärmande bebyggelse utmed Hantverksgatan ("Gathusen") uppförts. Om denna bebyggelse krävs för att en acceptabel bullersituation ska kunna skapas behöver detta regleras.

Gällande huset som avses uppföras med ungdomsbostäder anser Länsstyrelsen anser att det krävs planbestämmelser som reglerar att bostäderna får ha en maximal yta av 35 kvm. För större lägenheter uppnås inte förordningens riktvärden, och möjlighet till bullerdämpad sida saknas.

Planbestämmelsen "Bostäder ska utformas så att riktvärden för trafikbuller följs" är inte verkningsfull.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret föreslår att plankarta och planbeskrivning kompletteras med bestämmelser som hanterar riskfrågor samt riktvärden för buller för hus längs med Bredängsvägen och mot Södertäljekopplet inför antagande, i huvudsak i linje med Länsstyrelsens synpunkter. Buller- och riskutredning kompletteras inför antagande. Kontoret har haft kontakter med Länsstyrelsen efter granskningen för att säkerställa föreslagna kompletteringar kring buller- och riskfrågor.*

#### Luffartsverket (LFV)

Luffartsverket har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

#### Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

En riskbedömning har tagits fram som visar på riskreducerande åtgärdsförslag utifrån markanvändningens lämplighet i förhållande till de krav på hantering av olycksrisker som ställs utifrån plan och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). Detta har adresserats i planbeskrivningen och skydd mot störningar har skrivits in som planbestämmelser i plankartan vilket SSBF ser positivt på.

Delar av bebyggelsen ser ut att ha otillgängliga innergårdar (prickad mark). Om alternativ utrymning är tänkt att dimensioneras med hjälp av räddningstjänstens utrustning så bör det i planprocessen säkerställas att framkomligheten och åtkomligheten för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Alternativet är att utrymning sker utan räddningstjänstens utrustning, förslagsvis genom implementering av Tr2 - trapphus. Alternativt kan lägenheterna utföras genomgående mot gatan där uppställningsplatser för stegfordon då krävs. Detta bör kommuniceras mellan stadsbyggnadskontoret och aktuella byggaktörer för att undvika missförstånd vid projekteringen och möjliggöra tillfredsställande utrymning i planerad bebyggelse.

Framkomlighet vid räddningsinsatser och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

#### Swedavia Airports

Ingen erinran. Planområdet ligger utanför både Bromma och Arlanda flygplatsers influensområde.

#### Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har inga nya synpunkter i granskningskedet men vill återigen lyfta vikten av dialog kring busshållplatsernas lokalisering, vikten av att säkra bussens framkomlighet vid anläggande av nya in- och utfarter, samt vikten av att planeringen av gång- och cykelvägar tydligt beaktar kopplingen till kollektivtrafiken.

#### Trafikverket

Trafikverket vidhåller framförda synpunkter i samband med samråd och kompletterar med följande synpunkter:

Planförslaget innebär en påtaglig förändring av Trafikverkets anläggningar. Förslaget riskerar att försämra Skärholmsvägens funktion som omledningsväg, vilket innebär en minskad robusthet för riksintresset väg E4/E20.

### *Förbifart Stockholm*

Trafikplats Bredäng kommer även efter Förbifart Stockholms färdigställande 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 för föreliggande detaljplan. All mark söder om den befintliga sträckningen av Murmästarvägen ingår i projektets arbetsområde. Nämnda 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 tidtabell till och med maj år 2023.

I samband med ombyggnad av 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. Under 2019-2023 kommer ett körfält tas bort i södergående riktning, vilket delvis kan leda till andra resandeströmmar och öka belastningen på Skärholmsvägen. Vägen kommer även efter 2023 bestå av ett körfält mindre än innan ombyggnaden. På grund av ovanstående arbete och de minskningar i trafikkapacitet som blir följden, vore det klokt att avvakta med stora ombyggnationer av Skärholmsvägen innan ”förbifarten” färdigställt delsträckan mellan Trafikplats Kungens kurva och Trafikplats Bredäng (färdigställs år 2023). Trafikverket önskar en fortsatt dialog.

Cykelvägen längs den norra sidan av E4/E20 kommer att stängas under resterande projekttid för Förbifart Stockholm. Den ersätts med tillfällig cykelväg längs Skärholmsvägen.

### *Riksintresse och funktion för omledning*

Förutom riksintresse för kommunikationer ingår E4/E20 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network. Väg E4/E20 är också en del av det primära vägnätet, identifierat i regional samverkan. Trafikverket saknar en diskussion rörande planförslagets påverkan på den regionala framkomligheten. Ombyggnation av Trafikplats Bredäng enligt förslaget innebär en förändrad funktion för trafiknoden, och Trafikverket hävdar minskade möjligheter att omleda trafik från E4/E20 på det lokala vägnätet och då företrädesvis Skärholmsvägen. Trafikverket menar att det finns en överenskommelse inom ramen för den regionala samverkan, och att det därför tydligt ska säkerställas från stadens sida att omledning även i framtiden ska kunna fungera.

### *Drivmedelsstation*

Trafikverket anser att drivmedelstationen inte bör vägaslutas mot Trafikverkets ramper. Anslutning mot ramp kan orsaka trafiksäkerhetsproblem. Drivmedelsstationer ska generellt anslutas mot det lokala vägnätet. Plankartan bör tillfogas utfartsförbud på den del av drivmedelsstationstomten som vetter mot Trafikverkets ramp

### *Trafikprognoser och vägutformning*

Stockholms stad har tagit fram olika trafikutredningar avseende trafikprognos och vägutformning. Efter granskningskede har en kompletterande utredning, ”Dokumentation över arbetsprocess med framtagandet av trafikanalys för trafikplats Bredäng”, tagits fram. Trafikverket har lämnat synpunkter på materialet och önskar att nämnda utredning, med nödvändiga revideringar, tillfogas handlingarna för detaljplanen. Övriga trafikutredningar från granskningskede bör också uppdateras med senaste siffror för basprognos 2040 och också uppdateras till det nya materialet i den kompletterande trafikutredningen.

Innan detaljplanen antas ska Stockholms stad och Trafikverket ha rätat ut kvarstående frågetecken vad gäller trafikprognoser och vägutformning.

Trafikverket vill poängtera kravet på att Stockholms stad påvisar ett kostnadsbedömt alternativ för påfartsrampen söderut, som möjliggör dubbla körfält för att kunna prioritera kollektivtrafik. Dubbla körfält är nödvändiga i en framtida situation där påfartsreglering kan komma att aktualiseras.

### *Vidare process och avtal*

Innan detaljplanen antas ska Trafikverket och Stockholms stad tecknat avtal gällande planerade förehavanden i och omkring trafikplatsen. För att möjliggöra en ombyggnad måste Trafikverket initiera en planläggningsprocess enligt väglagen. Planläggningsprocessen kan resultera i olika utfall avseende planläggningstyp. Möjligheten finns att processer kan samordnas genom att detaljplan och planläggningsprocess löper parallellt.

Stockholms stad ska stå för samtliga kostnader avseende Trafikverkets inblandning i en framtida ombyggnad av trafikplats Bredäng. Staden ska också stå för alla kostnader avseende framtagande av handlingar utifrån planläggningsprocessen kopplat till ombyggnationen samt Trafikverkets interna kostnader för personal i projektet.



För detaljplanens genomförande är det avgörande att Trafikverket och Stockholms stad löser kvarstående frågetecken gällande trafikplatsens utformning.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avtal tecknas mellan Trafikverket och Stockholms stad inför antagande av detaljplan. Trafikutredningar har kompletterats inför antagande kring kapacitetsberäkningar och utformning av trafikplatsen och dessa är avstämde med Trafikverket. Samverkan kring genomförandefrågor pågår mellan staden och Trafikverket men behöver fördjupas i den fortsatta processen för att hitta en robust utbyggnadsordning. Staden är medveten om komplexiteten i frågan kring samordning med byggandet av Förbifart Stockholm och att detta kan påverka utbyggnadstakten av bebyggelsen inom detaljplanområdet.*

*Det finns en oavslutad diskussion med Trafikverket om de mindre justeringar av statligt vägnät som behålls är så pass omfattande att de behöver föregås av en separat vägplan. Den del som berörs är en mindre avsnitt med ett justerat läge för av- och påfartsrampen inom en sträcka på cirka 100 meter på norra sidan av motorvägen. Området omfattas inte av aktuell detaljplan utan regleras i gällande detaljplan som specialområde för motorväg vilket möjliggör studerade förändringar utan ändring av detaljplanen. Staden har under flera år föreslagit för Trafikverket en parallell planprocess om sådan är nödvändig och har anpassat utredningsunderlag för att förenkla en sådan process. Tyvärr har Trafikverket uteblivit med besked i frågan.*

*Kontoret ser det inte som nödvändigt att reglera ett utfartsförbud mellan föreslagen drivmedelsstation och påfartsrampen till Södertäljevägen E4/E20 eftersom Trafikverket ändå har full rådighet vilka vägar som får anslutas till påfartsramperna. En separat påfartsramp är inte nödvändig för en flyttad drivmedelsstation men skulle avsevärt förenkla kopplingen mellan stationen och motorvägen norrut. Flera alternativa ramplösningar som uppfyller Trafikverkets standard kring vägar och gators utformning har studerats.*

## **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

### Lantmäterimyndigheten

För det långsmala kvarteret närmast motorvägsavfarten som angränsar mot den lilla parktriangeln är det önskvärt med en skötselbuffert mellan hus och parkmark. För att sköta sin fasad måste (enligt planförslaget) den blivande fastigheten använda parkmark. Servitut till förmån för kvartersmark som belastar parkmark kan som huvudregel inte bildas i lantmäteriförrättning.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: På grund av trånga mått mellan pendelcykelstråk och avfartsramp från E4/E20 Södertäljevägen finns ingen plats för en särskilt skötselbuffert.*

### Idrottsförvaltningen

Förvaltningen har ingen erinran mot liggande förslag.

### Skärholmens stadsdelsnämnd

Förvaltningen är särskilt involverad i planeringen av nya förskolor inom hela Fokus Skärholmen och planerar att utveckla förskolan inom planen. Förvaltningen ser dock att gränsdragningarna för Förskolebyggnaden på plankartan har gjorts alldeles för snäv. Förvaltningen förordar att markera hela förskoletomten som A - plan, och istället styra utformningen i text och procent av tomten som får bebyggas samt ange maximalt antal våningar. Alternativt markera ett betydligt större område som möjligt för bebyggelse. Synpunkten lyftes under föregående samrådsprocess, och förvaltningens ser inte att de förändringar som gjorts är tillräckliga.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret har mellan samråd och granskning bearbetat planförslaget för att möjliggöra ett något större fotavtryck för framtida förskola för att möjliggöra för en större flexibilitet. Dock ställer platsens omgivningsförutsättningar, som särskilt värdefulla äldre träd och närheten till omgivande radhus begränsningar av vilka delar av fastigheten som kontoret bedömt lämpliga att bebygga. Förutsättningar kring omgivningsbullen och topografi inom fastigheten ställer också krav på att en ny förskolebyggnad måste placeras längs med Slättgårdsvägen.*

*Sisab och stadsdelen har medverkat i planarbetet och har getts möjligheten att ytterligare studera förutsättningarna på platsen för att säkerställa genomförbarheten genom fortsatta studier men så har inte skett. Den nu redovisade byggrätten motsvarar en potentiell byggrättsyta som är nästan dubbelt så stor som det inför samråd framtagna förslaget för ny förskola. Vilket kontoret menar innebär en för platsen relativt hög grad av flexibilitet.*

#### Stadsmuseet i Stockholm

Stadsmuseet anser att den framtagna kulturmiljöanalysen inklusive konsekvensanalys är väl underbyggd och tillräcklig för att kunna bedöma ärendet.

Innehavande granskningsförslag innebär vissa förändringar i jämförelse med samrådsförslaget, men det har inte i någon avgörande grad ändrats när det gäller de delar på vilka museet hade synpunkter. Stadsmuseets bedömningar i samrådsskedet kvarstår därför. Museet ansåg då att detaljplaneförslagets nya bebyggelse, med vissa anpassningar, är genomförbart ut kulturhistorisk synvinkel. Museet framhöll att vissa delar bör sänkas för att inte upplevas som alltför dominanta i förhållande till sin omgivning.

Stadsmuseet anser att kulturmiljöutredningens rekommendationer bör följas i fortsatt arbete, exempelvis rörande den föreslagna skolbyggnadens höjd och volym, liksom utomhusmiljön och förslag till ny stadsdelspark.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: 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 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.*

#### Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Stockholm Vatten och Avfall har synpunkter på att tunnelområdesmarkering med lägsta grundläggningsdjup saknas i Murmästar-Ämbetets förlängning i område för ny handelsbyggnad längs Murmästarvägen. Lägsta nivå +20.

Intill detaljplaneområdet finns en stor instängd lågpunkt vid det befintliga industriområdet som riskerar översvämmas vid stora regn. Vid extrem nederbörd, och därtill kopplad avrinningsituation där avloppsnätet är fullt måste området planeras så att ytvatten kan avledas ytligt på ett för bostadsbebyggelsen säkert sätt.

Efter samgranskning av systemhandlingen gjordes en större justering av planområdet. I och med den forcerade tidplanen har ingen samgranskning gjorts efter justeringen, vilket ökar risken för att föreslagna lösningar inte är genomförbara eller mycket kostsamma. Det återstår utredningar av vissa tekniska lösningar så som omläggning av V500 samt komplettering av ofullständiga tekniska underlag. Dessa måste tas fram i detaljprojekteringen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Befintligt tunnelområde inom Murmästare-ämbetet 1 kompletteras på plankarta inför antagande. Detaljplanen är anpassad för att hantera ytlig avvattning och infiltration inom planområdet, bland annat med större översvämningsytor. Fortsatt arbete och samordning för att hantera tekniska lösningar kommer att ske i den fortsatta detaljprojekteringsprocessen.*

#### Fastighetskontoret

Fastighetskontoret vill vara underrättad i det fortsatta planarbetet ifall förskola eller LSS-bostäder planeras i bostadsrättsföreningar i området.

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att de ineffektivt nyttjade ytorna vid trafikplatsen används bättre, för en funktionsblandad bebyggelse.

#### *Gator och trafik*

I plankartan visas inte hur projektet skall anslutas till den befintliga Skärholmsvägen och inte heller avfarten från E4.

#### *Parkering*

Det är lite oklart hur det är tänkt med parkering för de bilföretag som finns utmed Murmästarvägen. Det är idag redan stort behov av parkering för de företagen. Är tanken att parkeringsplatser i det nya handelshuset ska täcka in de behov som finns längs Murmästarvägen?

#### *Drift*

Viktigt att ta hänsyn till att korrekta bredder mellan hinder görs på gångfartsområdena. All barmarks- och vinterväghållning sker maskinellt och ytorna måste anpassas efter dessa förutsättningar.

#### *Underhåll*

I Murmästarvägen går det ett matandes tråk fiberoptik (Stokab) som är byggt för att serva förbifarten.

### *Avfall*

Trafikkontoret vill inte ha sopsugsanläggningar på allmän platsmark. Lämpligt att all sophantering från fastigheter sköts på fastighetsmark.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Plankartan redovisar bara de delar som ligger inom detaljplaneområdet. Delar av föreslagna nya trafiklösningar föreslås hanteras inom gällande angränsande detaljplaner. På illustrationsplan och i underlagsutredningar redovisas föreslagna trafiklösningar.*

*Liksom längs den nuvarande Murmästarvägen planeras den framtida utformningen få en enkelsidig rad för parkering och angöring. I byggrätten för handels- och verksamhetsändamål längs Murmästarvägen möjliggörs för garage i flera plan motsvarande fler platser än det finns på tillfälliga markparkeringar i området idag. Ytor för parkering föreslås även längs Hantverksgången.*

*Kontoret noterar övriga synpunkter.*

### **Utbildningsförvaltningen**

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

Utbildningsförvaltningen ser positivt på det arbete 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**

Delar av detaljplaneområdet berör Ellevio med hänsyn till närheten till stationen i Bredäng samt alla in- och utgående kablar som ansluter stationen.

#### *Arbeten med omgivningspåverkan*

Markarbeten, av alla slag, inom ett avstånd om 3 meter från 220kV och 110kV-ledningarna får av driftsäkerhets och arbetsmiljöskäl inte förekomma utan avbrott i förbindelsen. Avbrott i förbindelsen måste planeras med minst ett års framförhållning och avbrottstiden är begränsad.

### *Flytt av anläggningar*

Ellevio har en 33 kV - ledning i konflikt längs Eksättravägen som måste flyttas. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning samt bekostas av byggherren.

### *Nätstationer*

E-områdets användning bör specificeras och framgå i planbestämmelserna i plankartan. Nytt E-område i Hantverksgången tillgodoser förutsättningarna för eldistribution för tillkommande bebyggelse. Om nätstation ska inhysas i handels- och småindustribyggnad bör även det området ges ett E för stöd i planbestämmelserna. Det är också viktigt att Ellevios funktionskrav beaktas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret noterar Ellevios synpunkter och övervägande delen av dessa hanteras i den pågående systemhandlingsprojekteringen. En mer generell reglering av E-områden hindrar inte Ellevios syfte.*

### **TeliaSonera Skanova Access AB**

Skanova önskar behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt.

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

### **Skärholmens fastighetsägare**

I samrådsskrivelsen står att det inte finns någon efterfrågan på kontor. Fastighetsägareföreningen ifrågasätter detta påstående då vår uppfattning är att det visst finns en efterfrågan på såväl mindre som större lokaler. Inte minst i ett relativt bullerutsatt läge som detta skulle lokalisering av kontorshus inom del av kvarteret vara vällovligt.

Stadsbyggnadskontorets synpunkt på att detaljeringsgraden i detaljplanen inte medger de förslag som vi har vad gäller tex jalusier, sockelhöjder mm har föreningen svårt att förstå. Dessa detaljer bör vara långt mer viktiga än gestaltningsdetaljer av den typ som anges tex angående synliga elementskarvar. Det bör också vara möjligt på plankartan att markera ytor som medger användning för tex separata tvättstugor på gårdarna. Allt för en ökad trygghet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: 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 från byggaktörer för nya*

*separata kontorsfastigheter i området vilket innebär att markanvändning för bostäder prioriteras före kontor.*

*Kontoret har noterat Skärholmens fastighetsägares synpunkter på kompletteringar av plankartan men har bedömt att dessa har en detaljeringsgrad som är allt för hög för att regleras i plan. Elementskarvar regleras för övrigt inte heller i detaljplanen. Förslag till utformning är dock relevanta och informationen delges involverade aktörer.*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Myndigheten meddelar att de avstår från att yttra sig i ärendet.

Svenska kraftnät  
Myndigheten meddelar att inte har någon erinran mot upprättat förslag.

Stockholm Energi  
I övrigt ingen erinran.

Sätra Segeltorp företagsgrupp  
Vill framhålla vikten av att områdets befintliga företag utmed Murmästarvägen får en tilldelning av p-platser som gör det möjligt att fortsätta verksamheten på denna plats. Området är idag Nordens största fordonskluster en önskan är att området får förbli intakt och att det ska finnas plats för fler företagsetableringar.

Verksamheterna i området disponerar idag knappt 500 platser inklusive de cirka 300 som hyrs av staden till 2021, dvs under byggtiden för Förbifart Stockholm.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Liksom längs den nuvarande Murmästarvägen planeras den framtida utformningen få en enkelsidig rad för parkering och angöring. I byggrätten för handel- och verksamheter längs Murmästarvägen möjliggörs för garage i flera plan motsvarande de antal platser som nu disponeras som markparkering. Ytor för parkering föreslås även längs Hantverksgången. Fortsatt samordning behöver ske för att säkerställa fungerande etapplösningar under byggtid.*

Samfundet S:t Eriks  
Samfundet S:t Erik är positivt till en stadsutveckling i ytterstaden där lågkvalitativa trafikytor tas i anspråk för den växande staden som i den aktuella planen för Mäläräng.

Samfundet konstaterar att några enstaka positiva förändringar skett jämfört med det tidigare förslaget. Så t ex har bebyggelsen längs Bredängsvägen minskats med en byggnadskropp i och med att ett tidigare föreslaget bostadshus i korsningen Ugglemossevägen/ Bredängsvägen utgått. Positiva är även de mindre förändringar som gjorts i det kvalitetsprogram för offentlig plats som tagits fram med en tillkommande park längs Eksätravägen och omvandlingen av ett

torg i Hantverkargångens östra del till park. Detta gäller också de släpp i bebyggelsen mot naturmarken, längs Bredängsvägen, som vidgats.

Samfundet S:t Erik välkomnar också att man nu genomfört en kulturmiljöanalys beträffande Slättens Gård och omgivande naturlandskap. En konsekvensbeskrivning visar på hur den föreslagna nya skolbyggnaden och nya stadsdelsparken påverkar denna kulturhistoriskt värdefulla miljö. Det är dock beklagligt att man i granskningsförslaget inte tycks ta till sig något av den antikvariska expertisens rekommendationer för ett ur kulturhistorisk synpunkt acceptabelt slutresultat.

Vad gäller utvecklingen av förslagen till utformning av den nya bebyggelsen, uppvisar de skisser som bifogats planhandlingarna en mångfald av fasaduttryck, förskjutningar i fasadliv och volymbehandling. Trots detta kvarstår att den föreslagna skalan på bebyggelse längs Hantverksgatan och Eksätravägen saknar relation till såväl landskapsrum som befintlig bebyggelse. Skalförskjutningen verkar avskärmande och riskerar att motverka den önskan om integration och ihopkoppling som finns. Risken är stor att Mälaräng kommer att annonsera sig som en oförmedlad och avvikande årsring i förhållande till den omgivande stadsbygden.

Det torg som föreslogs i samrådsskedet, beläget i den för området så viktiga korsningen Eksätravägen och Bredängsvägen där ny och befintlig bebyggelse länkas samman, har i det utställda planförslaget utgått. Istället har en teknisk anläggning, en stationär sopsugsanläggning, placerats här. Samfundet finner detta mycket olyckligt och anser att en annan, inte så dominant placering, bör hittas för denna anläggning.

Samfundets övertygelse är att grundläggande arkitektoniska och långsiktiga stadsbyggnadsvärden skapas genom en balanserad volymbehandling och en noggrann studie av de offentliga rummen. Detaljplaneförslaget för Mälaräng har i detta avseende utvecklats i negativ riktning, vilket Samfundet S:t Erik beklagar. Förslaget bör således bearbetas ytterligare å de punkter som Samfundet framfört ovan.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Tyvärr var samrådsförslagets större torgbildning framför en möjlig gemensamhetsbyggnad en aning missvisande. Denna del av planen var inför samråd schematiskt studerad men har en potentiellt viktig funktion som ett hörn i korsningspunkten mellan Bredängsvägen, Eksätravägen och Slättgårdsvägen. Efter samråd har kontoret konstateras att intresset för en fristående byggrätt för ett gemensamhetshus varit svagt samtidigt som flera av de markanvisade byggaktörerna via avtal lovar att tillskapa lokaler inom fastigheter på olika sätt för bland annat föreningsliv.*



*På grund av förändringar i planområdets västra delar krävdes en plats för den planerade sopsugsterminalen, inklusive möjlighet för någon form av publik verksamhet och den aktuella platsen bedömdes som mest lämplig. Värt att notera är att det finns en tradition av synliga och väl gestaltade tekniska anläggningar i Skärholmen, tex panncentralen i Bredäng och vattentornet i Sättra och att en teknisk anläggning kan tillföra kvalitéer men att det måste bevakas i den fortsatta processen.*

*I övrigt har planen fått något större offentliga ytor i granskningsförslaget även om det är marginellt. När det gäller relationen Slättgårdsparken och Slättens gård styr planen inte den exakta utformningen av parken men kulturmiljöutredningens slutsatser blir ett underlag inför fortsatta studier.*

### **Besvärberättigande och sakägare och enligt fastighetsförteckningen**

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskning från besvärberättigande enligt fastighetsförteckningen. Inkomna synpunkter i sin helhet går att ta del av i planakten och numret kopplat till boende avser hänvisning till dokumentkorts nummer.

235 - Skådebrödernas Samfällighetsförening,  
Anser att detaljplanen potentiellt kan innebära ett antal olägenheter och risker för samfällighetens infrastruktur.

#### *Sophantering*

Samfälligheten har fyra sopstationer längs Eksättravägen och det är angeläget att Mäläräng får en sophantering som för samtliga boende är mer lättillgänglig än att nyttja samfällighetens sopstationer.

#### *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*

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

### *Trafikmässig delning av fastighet*

Samfälligheten har en 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*

Till skillnad från det förslag som var ute på samråd hösten 2017 visas inte längre våra områdesinterna vägar som "genomfart", vilket är bra. Å andra sidan finns det en påtaglig risk att den nu inritade spårväghållplatsen kraftigt ökar genomströmningen i vårt område.

Samfälligheten har en 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.

### *Grannsamverkan*

Efter en inbrottsvåg för ett drygt år sedan intensifierades kraftigt arbetet med grannsamverkan. Kontakt tas med okända som rör sig i området och vi utbyter information på vår interna Facebook sida. Samfälligheten lyckades på detta sätt bidra till några gripanden och har också lyckats hålla en låg inbrottsfrekvens. Med en stor genomströmning av personer som inte bor i området blir det arbetet kraftigt försvårat.

### *Sakägare - 196*

Anser att den nya skolan riskerar bli en jättekoloss som kommer uppfattas som en stor mur mot Slättgårdsvägen och som inte visar hänsyn till Slättens gård. Riskerar även att leda till mycket trafik.

### *Sakägare - 198*

Yrkar att detaljplanen upphävs. Bredängsvägen är redan hårt belastad och enligt trafik-PM kommer trafiken framöver att öka ytterligare. Vägen är inte dimensionerad för dessa trafikmängder och det medför både avgasutsläpp och buller för de som bor intill. Övergångsställena är redan idag farliga och med mer trafik utan åtgärder riskerar det bli ännu farligare.

Förslaget att bygga höghus är inget som passar in i befintligt radhusområde Bellmans minne. Vill ha kvar de få naturområden som gränsar till radhusområdet. Kräver att samtliga radhus och garage intill ny bebyggelse ska besiktigas innan sprängningsarbeten för att säkerställa att inga skador sker. Undrar vad som händer under

byggtiden och om fastighetsägare kompenseras för den olägenhet som byggen medför?

Sakägare - 213, 245-247

Är inte emot planerna generellt men anser att de sk bergshusen vid Bredängsvägen är för höga och att dessa kommer få en stor påverkan på närliggande bebyggelse med oönskad insyn. Skulle vilja se att dessa sänktes till 3-4 våningar.

Även frågor om hur planprocessen fungerar.

Sakägare - 218

Protesterar mot byggplanerna och särskilt mot bygget av den stora skolan. Byggnaden är alldeles för hög och tar bort det lilla skogspartiet som ännu finns kvar. Dessutom är byggnaden mörk, stor och klumpig och passar inte in i den övriga bebyggelsen med villor och låghus. Det är olämpligt att bygga en skola så nära den hårt trafikerade motorvägen och Bredängsvägen. Att utsätta barn och ungdomar för hårt buller och avgaser från de båda vägarna är hälsovådligt. Ungdomar och barn ska inte behöva gå i en skola som ligger så nära stora trafikerade vägar.

Förslag: Bygg ut Slättgårdsskolan som redan finns och har ett mycket bättre läge. Skolan har bara två våningar. Gör som Mälarhöjdsskolan och bygg på några våningar. Då skolan ligger i en sänka, kommer den inte att upplevas som så hög. Dessutom finns mark vid ena sidan av skolan som kan utnyttjas. Mälarhöjdens och Bredängs elever får närmre till skolan och en hälsosammare miljö.

Det planerade ungdomshuset har också ett olämpligt läge med buller och avgaser och bör inte ligga så nära motorvägen.

Sakägare - 219

Vill behålla naturen och tycker skolan är för stor. Innebär för mycket trafik, högre ljudnivåer och att djurlivet försvinner. Solen syns inte lika mycket om skolan byggs.

Sakägare - 220

”Naturen kan leva utan oss men vi kan inte leva utan naturen”.

Sakägare - 221

Utblickar mot ekar, björkar, granar mm försvinner helt från våra terrasser och balkonger, ljudnivåerna kommer öka och solnedgången påverkas. Är jätteledsna och oroliga. Har flyttat till Mälarhöjden på grund av att Mälarhöjden har en gammal historia bakom sig.

#### Sakägare - 224

Att bygga en skola som är fem våningar hög framför ett tvåvåningshus kommer att förstöra boendemiljön för de människor som redan är bosatta där. Skolgården tar för stor plats i naturmarken med ekar, tallar och mängder av djur såsom ekorrar, harar, rådjur, räv och ett olika fågelarter. Slitaget på naturmarken kommer att bli oacceptabelt stor med så många barn och vart ska alla djuren ta vägen? Skolgården ligger dessutom för nära Slättens Gård.

Det finns mycket få grönområden i närheten av Mälarhöjden, vilket till stor del beror på att nästan all skogsmark mot Skärholmen redan har bebyggts och asfalterats och även mellan Fruängen och Mälarhöjden finns det nästan bara betong och asfalt. Vi måste få behålla de naturliga grönområden som finns kvar. Varken människor eller djur har något behov av mer asfalt och betong eller konstgräs med plastpartiklar som skadar våra celler.

Skolan kan istället byggas på tomten för den föreslagna handelsbyggnaden och förskolorna ligga kvar vid Slättgårdsvägen. En mindre handelsplats som gör att biltrafik inte ökar så mycket, kan byggas på den föreslagna nya förskolans plats.

#### *Slättgårdsparken*

Även Slättgårdsparken har en naturlig miljö med växter och djur och är därför mycket omtyckt av både barn och vuxna. Förskolor brukar vistas där med sina barngrupper och på icke skoltid utnyttjas parken av barn som spelar fotboll eller åker pulka. Förstör inte parken genom att bygga något konstgjort i asfalt och betong och med konstgjord växtlighet som omgärdas av murar. Bra att en kulturmiljöutredning kopplade till Slättens Gård ska tas fram och att markmiljö, och äldre värdefulla träd ska utredas.

#### *Bergshusen längs Bredängsvägen*

Det måste finnas annan mark än naturmark att bygga hus på. Bebyggelsen längs Bredängsvägen mellan Slättgårdsvägen och Ugglemossevägen medför att naturmark även tas i anspråk för byggnation och dessutom att ytterligare naturmark kan skadas vid sprängning. Av förslaget framgår att kvarvarande naturkulle kommer att skuggas av de nya husen. Det är väl ändå meningen att människor ska kunna njuta av naturmarken och slippa se in i någons bostad när de vistas där. Skippa förslaget att bygga husen.

#### *Buller och avgaser*

Vid Slättgårdsvägen har vi redan idag för hög bullernivå och för mycket avgaser från E4. Med föreslagen skola kommer biltrafik vid Slättgårdsvägen öka, vilket medför att både bullernivån och

luftkvalitet kommer att försämrats ytterligare. Aktuella mätningar av buller och luftkvalitet borde inhämtas före beslut.

#### Sakägare - 225

Anser att en skola på 900 elever inte är lämplig i ett sådant redan tätbebyggt område. Vidare betonas att de boende i kvarteret Gulddragaren kommer att påverkas negativt av skolans placering med tanke på den tillkommande trafiken så som transporter, personalparkering och hämtande och lämnande av elever i samband med den. Åtgärden att bredda Slättgårdsvägen är inte tillräcklig då även cykelbanan riskerar att försvinna. Ytterligare anses att de tänkta aktiviteterna till exempel uthyrning av skolans lokaler utanför undervisningstimmarna kommer att störa den allmänna ordningen på den lilla ytan som skolan ska byggas på (i jämförelse med den ytan som Mälärhöjdens skola omfattar).

Däremot positiva till bygget av bostäder.

#### Sakägare - 228

Har tittat på ritningarna samt modellerna som finns i Skärholmen. Vid samtal med personer på medborgarkontoret nämns att husen vid Eksätravägen kan bli 5-7 våningar höga. På modellerna är det 3 - 4 våningar och det ser fint ut och som en mjuk övergång från radhusen till lägenhetshusen. Det upplevs som trångt om det kommer 6 - 7 våningshus och hela charmen med att bo där, med fri utsikt förgörs. En mjukare övergång skulle vara att föredra.

Eksätravägen kommer bli mycket mer trafikerad, därav måste det bli en 30 sträcka med farthinder. I dagsläget är vägen inte nämnvärt trafikerad, trafiken går nere på Skärholmsvägen som planeras att byggas bort. Där är det mycket och snabb trafik dygnet runt. Kan förstå förslaget att bygga och främja för cykel och gångtrafikanten (en önskedröm), men det kommer fortfarande köras trafik och bil. Det kommer dessutom byggas dagis nedanför radhusen på Eksätravägen och det genererar även det mer biltrafik.

Skulle vilja veta mer exakt hur långt bort husen är tänkt att byggas, hur höjdskillnaderna är tänkt att hanteras samt hur de som bor längst ned påverkas av bygget?

#### Sakägare - 231

Menar att planförslaget inte är en bra idé. Planen medför en stor och hastig förändring som många inte kommer kunna anpassa sig till så enkelt. Hört att Slättgårdsparken ska byggas bort vilket vore dumt

eftersom många åker pulka där eller har picknick när det är fint väder.

#### Sakägare - 233

Ifrågasätter varför staden planerar bygga en skola som kraftigt avviker från boverkets rekommendationer om fria ytor för lek och utevistelse? Påpekar att det i plan- och bygglagen kap 8 § 9 finns krav på att det på tomten eller i närheten ska finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek- och utevistelse. I förslaget föreslås en skola för 900 barn vilket ger 13 kvm skolgård per person, att jämföra med Boverkets rekommendation om minst 30 kvm per barn.

Genom att förtäta och koncentrera allt för många elever på en liten yta utesluter man möjlighet för lärarna att bedriva verksamhet med hög standard. Mobbing, personliga angrepp och liknande incidenter är alltför vanligt i den svenska skolan, och kampen mot detta är inte enkel, men för att den ska lyckas behövs goda förutsättningar. Mindre skolor som synliggör eleverna och minskar risken för anonymitet är en av dem.

Utöver de negativa effekterna på undervisningen måste även infrastrukturen beaktas. Tittar man på Mälarhöjdsskolan idag en vardagsmorgon så råder idag ett mindre trafik kaos när bilburna föräldrar lämnar sina barn. På en avsmalnad Slättgårdsväg utan möjlighet att stanna till obehindrat lär detta problem bli än värre.

Slutsatsen är att en rimlig storlek på den planerade skolan med givna förutsättningar snarare är i storleksordningen 400 elever.

#### Sakägare - 242

Menar att det planerade skolan inte kommer att rymmas på det föreslagna området som är på tok för litet. Undrar var barnen ska var på rasterna? Ser ingen lösning för trafiken och var föräldrar som skjutsar sina barn ska stanna.

Menar att skolan måste få en annan placering mer centralt i området, gärna i Slättgårdsparken mitt emot bensinstationen. Med nuvarande placering så förstörs miljön för många boende, dels i kvarteret Gulddragaren men även för boende på Kryddkrämarbacken. Vacker skogsutsikt och fina solnedgångar försvinner.

Motsätter sig bestämt den nya skolan och är tveksam till mycket annat i detaljplanen.

**Sakägare - 242**

Anser att den nya skolan blir för stor och dominerande för omgivningen och att den är planerad med för många elever. Ser att skolan ligger för långt från tunnelbanan. Befarar att skolelever kommer nyttja närliggande kvartersmark på raster och ser att skolan kommer skugga närliggande hus.

**Övriga**

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskning från övriga medborgare. Inkomna synpunkter i sin helhet går att ta del av i planakten och numret kopplat till boende avser hänvisning till dokumentkorts nummer.

**Ej sakägare - 197**

Är i stort positivt till granskningsförslaget men har några synpunkter:

- Tror att det riskerar bli trafikchaos vid den planerade skolan om Slättgårdsvägen görs smal utan plats för förbipasserande bilar att släppa av barn i anslutning till skolan, vilket även riskerar att påverka anslutande vägar.
- Önskar bullerskydd vid E4/20 Södertäljevägen
- Se över parkeringsmöjligheterna för alla som bor i lägenhet, var är tanken att de ska ställa sina bilar?

**Ej sakägare - 203**

Synpunkt om att det bör finnas ordentligt bullerskydd minst 1 km före och 1 km efter planerade byggnader med tanke på risk på buller och vindar. Exempel på bra lösningar med höga bullerskydd är Strandvejen i Köpenhamn eller Enskede och Tyskland. Asfalten bör även göras bullerskyddad.

Undrar om partikelvärdena i området håller sig under godkända nivåer?

Menar att det behövs mer parker och större ytor för grönska än de som planeras i planen. Att husen inte bör vara mer än fem våningar och att de bör smälta in i både arkitektur och färg för att inte sticka ut. Bra planering gällande butiksytor och träningsanläggningar önskas.

Odling på tak borde tänkas på liksom breda trottoarer med plats för cyklar och träd.

**Ej sakägare - 204**

Önskar en översyn att bullerskydden mot E4/E20 Södertäljevägen generellt. Förslaget är förlängda och höjda skydd enligt tysk modell som är täta och absorberar ljudet bra. Höjda bullerskydd bör studeras på hela sträckan längs Sättra verksamhetsområde till tunnelbanan vid Västertorp.

Höjda skydd skulle bidra till en avsevärd livskvalitetsökning och en värdeökning på bostadsrätter och villor i ett av kommunens mer attraktiva lägen samt möjliggöra för mer bostadsexploatering.

**Ej sakägare - 206**

Motsätter sig planer på byggande inom detaljplan Mälaräng då de nya husen kommer förstöra lugnet i området, minska möjligheten till parkering på gatan, öka trycket i rusningstrafik, ge boende längs med Slättgårdsvägen ökad trafikbuller samt drastiskt minskat solljus under hela eftermiddagen och kvällen.

**Ej sakägare - 207**

Sammanfattar tidigare lämnade kommentarer om att dels den nya skolans placering är undermålig och att mycket lite plats lämnas för ny skolgård, dels att den föreslagna nya strukturen rymmer stora dolda kostnader i form av flyttad infrastruktur.

***Ny skola:***

- Anser att den föreslagna skolan är alldeles för stor för den aktuella platsen och att skolgårdsytan är helt galet liten. 13 kvm/barn är mycket lägre än sakkunnigas rekommendationer på åtminstone 20-30 kvm. Dessutom är skolgården i realiteten mycket mindre på grund av delar av ytan är ett relativt otillgängligt skogsparti. Menar att orsaken till placeringen är att man inte lyckats finna en annan plats för ny skolbyggnad i anslutning till exploateringen och föredragit en dålig skolmiljö framför en minskning av antalet bostäder.
- Tror att en placering av ny skola centralt bland nya bostäder skulle bli riktigt bra men skulle samtidigt leda till en negativ ekonomisk kalkyl.
- Menar att 900 elever i en enda skolbyggnad riskerar att medföra stora problem med ordning och reda. Detsamma gäller skolgårdsytan där de större eleverna kommer ockupera och inkräkta på de yngre eleverna bekostnad.
- Planerna rymmer inte några parkeringsplatser för skolpersonalen.

***Bostadsområdet:***

Menar att angivna positiva konsekvenser för barn i planbeskrivningen är klar övervärderade, tveksamma och krystade. Det är fullständigt



fel att påstå att ”Detaljplanen innebär i huvudsak positiva konsekvenser för barn situation”. Exemplifierar med att skrivelsen om att ”området blir mer promenadvänligt” slår fel eftersom området idag är ett industriområde och ett vägnät, inte något promenadområde överhuvudtaget. Menar att konsekvenser för Slättsgårdsparken inte ska ingå eftersom delar av denna inte ingår i planen. Lyfter fram de negativa barnkonsekvenserna som planen innebär för barn som redovisas i planbeskrivningen, tex kring trängsel och trafikmiljö och undrar varför man väljer att gå vidare med planarbetet trots att planen får så stora negativa konsekvenser.

*Kostnader:*

Påtar att planen innehåller väldigt lite information om konkreta kostnader för mark, bullersanerering och vägnät mm. Vad beräknas kostnaderna uppgå till och hur ska kostnaden fördelas på de nyproducerade bostäderna?

Planen saknar en investeringskalkyl och prognos för boendekostnaderna. Kommer vanligt folk ha råd att bo? För vem eller för vilka bygger man? Är denna målgrupp tillfrågad och intresserad av att bosätta sig så här nära Södertäljevägen, om alternativ står till buds?

Kritik mot att detaljplanen redovisar lika många bostäder som vid samråd trots mindre planområde. Menar att detta beror på att husen blivit högre och bostadsgårdarna mindre.

Påtar risken med en vikande konjunktur och att det kan vara svårt att få bostäderna sålda. Fråga om Stockholms stad har bindande avtal med tilltänkta byggare och fastighetsinvestorare för projektet. Vad händer om byggaktörer lämnar tillbaka markanvisningar?

**Ej sakägare - 209**

Det är jätteviktigt att det går att ta sig lätt över E4:an till fots och med cykel om det ska finnas en chans att på allvar motverka segregationen mellan områdena och minska bilismens prägel på platsen. Förslaget ser inte klokt ut, med cykelbanorna som tar enorma omvägar. Det kan inte vara så att man ska snirkla sig fram och ta långa omvägar, det måste helt enkelt gå att ta sig fram lätt. Rädd att detta kommer att betraktas som ett misslyckande för lång tid framöver.

Har bott länge på båda sidor om motorvägen och bor i dag i Sättra så har personlig erfarenhet av att kryssa på cykel (som tonåring) mellan bilar pga avsaknad av övergångsställen, sänkta kantstöd etc. Ser att ambitionerna med planen är mycket höga. Snälla, ta nu

chansen att göra det bättre än det är idag, inte sämre. Vi som bor i ytterstaden vill också kunna cykla och gå mellan olika områden.

Ej sakägare - 211

Tycker att förslaget för cyklister är riktigt dåligt. Förenkla och förbättra för att skapa så bra och attraktiva cykelvägar som det bara går.

Ej sakägare - 215

Förslaget kring hur cykelbanan svänger hit och dit i onödan när bilvägen är en rak och fin förbindelse mellan Bredäng och Segeltorp måste ses över. Om inte cykelbanan blir mer rak och gen blir resultaten att bilvägen belastas med all cykeltrafik. Ingen kommer att orka cykla en kringelikrokväg när det finns en snabbare och mycket mer rak och effektiv väg att välja, nämligen bilvägen.

Ej sakägare - 216

Cykelbanornas dragning är helt oacceptabelt. Medan biltrafik får raka vägen får cyklister ta en omväg och sedan en 360 graders cirkel för att komma från Bredängsvägen söderut. Dessutom gör pendlingsstråket en onödig sväng. En bro för cyklister skulle ge en rakare dragning och undvikande av två vägkorsningar.

Hoppas att ni håller rätt prioritering enligt rådande riktlinjer där cykeltrafik bör ges prioritet vid planeringen.

Ej sakägare - 222, 229

*Undermålig hantering av cykelinfrastrukturen*

Menar att cykelinfrastrukturen är undermåligt hanterad i förslaget. Förslaget som det ser ut är på många ställen till och med sämre än den existerande lösningen.

För att göra Stockholm till en ledande cykelstad, så måste man börja med att skapa en god cykelinfrastruktur, och sen kan man fundera på hur man ska få in biltrafiken. Annars är det bara mer av samma, den gamla 60-talsaktiga bilismdyrkan. Förarbetena omfattar inga flödesuppskattningar av cykelbehovet, inga trafikanalyser, inget alstringstal för cykeltrafiken från de nya bostäderna. Inga konsekvensanalyser, och en närmast obefintlig förståelse för cyklisternas situation och behov.

Mest problematiskt i projektet är dragningen längs Bredängsvägen där den korsar E4:an. Bredängsvägen är en naturlig anknypningspunkt för lokal trafik från olika stadsdelar vilket motarbetas i förslaget. Anser det behövs ett gent och rakt cykelstråk utan planskilda korsningar längs med Bredängsvägen och att bilfiler kan utgå från Bredängsvägen.

Anser att cykelnätet i området idag är krångligt och att den nya strukturen i delar innebär en försämring. GC-tunneln under Slättgårdsvägen tas bort och ersätts av ett övergångsställe som inte ligger rätt för cykel. Förslag om bättre cykelstråk genom Slättgårdsparken. Anser att det är en brist att GC-stråket vid förskolorna försvinner och inte ersätts med en tillräckligt bra ny koppling till Slättgårdsvägen.

Anser att det både behövs bra cykelparkering inomhus som lättillgängligt utomhus.

#### *Bristen på förskolor*

Är bekymrad över planeringen kring förskolor. Det känns som frågan om förskolor blivit styvmoderligt behandlad i förslaget där två förskolor, Förskolan Slättgården och Förskolan Juvelen, med ca 65 barnplatser vardera, avses rivas. Ingen ny plats finns för dessa barn. Frågeställningen berörs endast vagt.

Planen har nyligen utökats med ännu en förskola. Är dock tvivlande till att ens detta är tillräckligt. Behovet av förskolor måste täcka dels det bortfall det innebär att Slättgården och Juvelen rivs, dels behovet av förskolor från de som ska flytta in i Mälaräng, och dels avlasta övriga överfulla förskolor i stadsdelen. I planen framgår inte ens hur många platser de två nytilltänkta förskolorna ska ha. Hur ska man då kunna förhålla sig till om det är tillräckligt? Gör inte om misstaget från Hammarby Sjöstad och underdimensionera barnomsorgen!

Den nya skolan är bra och välbehövd; men det är inte acceptabelt att skolsituationen förbättras på bekostnad av att förskolesituationen försämras ytterligare.

#### *Biltrafiken på Bredängsvägen*

I förslaget ingår att Bredängsvägen ska bli mer "stadslik". Det är en utveckling som uppskattas, men utmaningarna för att nå dit är större än vad som planen verkar göra gällande. Idag är Bredängsvägen en ganska ogästvänlig genomfartsled. Trots en skyltning om 50 så håller de flesta bilar 60- 70 km/h, och vill bara bränna på i backen så fort som möjligt för att komma fram till Bredäng. Att man bygger nya hus runt vägen kommer knappast stoppa detta beteende, bara skapa en farlig konfliktsituation där bilister av hävd och tradition kommer att dra på, och där cyklister och gående betraktar vägen som en lugnare stadsgata. Risken för konflikter och olyckor är påtaglig i en sådan värld.

Anser att det behövs mer genomtänkta strategier för hur man ska få bilisterna, och inte bara de boende, att uppfatta gatan som en lugnare stadsgata, snarare än en genomfartsled. Några förslag:

- Hastighetsgränsen borde sänkas till 40 km/h
- Vägen behöver utformas så att bilisterna förstår att denna hastighet behöver hållas, och att oskyddade trafikanter ska premieras. Tätt mellan övergångsställen skulle kunna vara ett sådant sätt; så även prioritet för cykeltrafik över biltrafik. Går det att försöka styra över lite mer av trafiken mot Bredäng till Bredängs Allé?
- Om inget annat hjälper bör hastighetsbegränsande åtgärder typ fartbulor övervägas, redan i ett tidigt skede

#### *Namnsättning*

I planen kallas parkområdet vid Bredängsvägen/Slättgårdsvägen för "Slättens Gård park" eller "Slättens Gårds park". Förslår att parken istället får namnet "Slättgårdsparken", analogt med "Slättgårdsvägen" och "Slättgårdsskogen", som är det namn som används lokalt på naturområdet norr om Slättens Gård. Vidare är den nya skolan namnlös. Då Slättgårdsskolan redan existerar, rekommenderas att skolan inte får namnet "Slättens Gårds skola" eller något liknande, då detta ofelbart kommer leda till förvirring. Varför inte Mälarängsskolan?

Vill avsluta med att tacka alla som arbetat med planen för Mälaräng. Uppfattning om att planen i sin helhet är väl genomtänkt, och med nödvändiga korrigeringar har god möjlighet att omvandla området från en bilismens asfaltöken till en levande och vacker stadsdel.

#### **Ej sakägare - 230**

Ser problem med att det finns allmän gång- och cykeltrafik inom samfälligheten på båda sidor av Frimurarvägen som riskerar att öka med planförslaget. Samfällighetens vägnät är inte dimensionerat för detta. Skulle gärna se en separat GC-bana längs med Frimurarvägen till den befintliga gångtunneln.

Anser att framtida hållplats för Spårväg Syd ska placeras så nära Frimurarvägen som möjligt för att säkerställa att det allmänna vägnätet nyttjas i så stor utsträckning som möjligt för de som bor i Bredäng som nyttjar tvärbanan.

Tagit fram ett eget förslag för Bredängs trafikplats med övergångsställen i plan längs med Bredängsvägen, nya trappor och en direktramp för trafik ut på Södertäljevägen från södergående fil

på Bredängsvägen. Syftet med den tillkommande rampen är att frigöra plats för gång och cykel.

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

- Flerbostadshus utgår till förmån för radhus och villor
- Önskemål om högre exploatering
- Saknar sportanläggningar i detaljplan
- Mer ytor för kontor
- För höga hus längs med Bredängsvägen
- Planerad skola är för stor, både i byggnadsvolym och i antalet barn
- Spara naturen kring planerad skola och bygg den på annan plats istället
- Betydligt större skolgård per barn
- Fler parkerings- och angöringsplatser i anslutning till skola
- Enkelriktning av Eksätravägen
- För få planerade parkeringsplatser för flerbostadshusen
- Mer plats på tunnelbana och motorvägar i rusning
- Bullerplank direkt mot Södertäljevägen längs en längre sträcka
- Synpunkt om investeringskalkyl i detaljplan
- För komplicerade cykellösningar, särskilt längs med Bredängsvägen över E4/E20 Södertäljevägen
- Ny detaljplan för förskolor som planeras att flyttas vid nybyggnad av skola ska hanteras direkt
- Betydligt mer generell plan för förskola och skola
- Synpunkter om att lägga till krav i planen för säkerhetsjalousier mm
- Torgbildning i korsningen Bredängsvägen/Eksätravägen
- Samrådsmaterial på flera språk
- Synpunkt om att ny drivmedelsstation ska förses med utfartsförbud mot påfartsramp mot E4/E20 Södertäljevägen

### **Revideringar efter granskning**

Efter granskning har plankarta och planbeskrivning uppdaterats med följande:

- Komplettering av skyddsbestämmelser rörande risk- och buller för bostäder och verksamhetsbyggnader mot Bredängsvägen och E4/E20 Södertäljevägen.
- Komplettering av information kring befintlig dagvattentunnel inom Murmästare-Ämbetet 1 på plankarta.
- Illustrationslinjer vid ny drivmedelsstation som redovisar ramp har utgått

Utöver ovanstående har underlagsutredningar rörande risk, buller och trafik kompletteras med förtydligande kring riskfrågor, bulleraspekter och trafikprognoser.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Här ges ämnesvisa svar på det som inkommit under granskningen samt det i listan ovan (det som inte kunnat tillgodoses.)

#### Allmänt om samrådet och planprocessen

Granskning och samråd för detaljplanen 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.

#### Allmänt om förslaget och utvecklingen

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. Även enklare studier med en högre täthet och exploatering av parkmark mm har genomförts i tidiga skeden men avfärdats på grund av försämrade boendekvalitéer.

Kontoret ställer sig positiv till en ökad andel kontor i detaljplanerna och i princip alla byggrätter möjliggörs för centrumändamål och vissa byggrätter för kontor. Dock finns idag ingen efterfrågan från byggaktörer för nya separata kontorsfastigheter i området vilket innebär att markanvändning för bostäder har prioriteras före kontor.

Kontoret har noterat Skärholmens fastighetsägares synpunkter på kompletteringar av plankartan kring bland annat säkerhetsjalousier men har bedömt att dessa har en detaljeringsgrad som är allt för hög för att regleras i plan.

Tyvärr var samrådsförslaget större torgbildning framför en möjlig gemensamhetsbyggnad i korsningen Bredängsvägen och Eksätravägen en aning missvisande. Denna del av planen var inför samråd schematiskt studerad men har en potentiellt viktig funktion som ett hörn i korsningspunkten mellan gatorna. Efter samråd har kontoret konstaterats att intresset för en fristående byggrätt för ett gemensamhetshus varit svagt samtidigt som flera av de markanvisade byggaktörerna via avtal lovar att tillskapa lokaler inom fastigheter på olika sätt för bland annat föreningsliv.

På grund av förändringar i planområdets västra delar krävdes en plats för den planerade sopsugsterminalen, inklusive möjlighet för någon form av publik verksamhet och den aktuella platsen bedömdes som mest lämplig. Värt att notera är att det finns en tradition av synliga och väl gestaltade tekniska anläggningar i Skärholmen, tex panncentralen i Bredäng och vattentornet i Sättra.

När det gäller relationen Slättgårdsparken och Slättens gård styr planen inte den exakta utformningen av parken men kulturmiljöutredningens slutsatser blir ett underlag inför fortsatta studier.

#### Arkitektur och gestaltning

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.

#### Förslag till ny skola och förskola

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 innebär att skolans elevantal behöver minskas, vilket i sig innebär att det kan komma 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. Den planerade skolans skolgård avviker från Boverkets rekommendationer i storlek men är betydligt större än många andra skolor i staden. Skolgårdens placering i direkt anslutning natur- och parkmark kommer möjliggöra visst samutnyttjande.

Kontoret har mellan samråd och granskning bearbetat planförslaget för ny förskola för att möjliggöra ett något större fotavtryck för framtida förskola för att möjliggöra för en större flexibilitet. Dock ställer platsens omgivningsförutsättningar, som särskilt värdefulla äldre träd och närheten till omgivande radhus begränsningar av

vilka delar av fastigheten som kontoret bedömt lämpliga att bebygga. Förutsättningar kring omgivningsbuller och topografi inom fastigheten ställer också krav på att en ny förskolebyggnad måste placeras längs med Slättgårdsvägen.

Sisab och stadsdelen har medverkat i planarbetet och har getts möjligheten att ytterligare studera förutsättningarna på platsen för att säkerställa genomförbarheten genom fortsatta studier men så har inte skett. Den nu redovisade byggrätten motsvarar en potentiell byggrättsyta som är nästan dubbelt så stor som det inför samråd framtagna förslaget för ny förskola, vilket kontoret menar innebär en för platsen relativt hög grad av flexibilitet.

För befintliga förskolor som behöver utgå i samband med uppförande av ny skola har alternativa placeringar studerats. Fortsatta studier av nya lägen behöver ske i separata processer och stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns gott om tid att hantera frågan, framförallt beroende på att byggstart för ny skola planeras ungefär tio år fram i tiden.

#### Olägenheter för grannar

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.

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 Eksättravägen är utformad med stora bostadsgårdar med plats för lek. Sopsug planeras för området. Kontoret kan konstatera att den nya bebyggelsen 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.

#### Parker och grönområden

Den absoluta huvuddelen av den föreslagna nya bebyggelsen ligger inom redan i anspråkstagen 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 har förtydligats för att säkerställa att 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*

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

Inom detaljplanen har den föreslagna trafikplatsen vid E4/E20 Södertäljevägen studerats i detalj och simulerats i förhållande till framtida prognostiserade trafikmängder. Den nya trafikplatsen ligger dock inte inom den aktuella detaljplanen utan är möjlig att genomföra inom befintlig plan som reglerar för motortrafikändamål.

Övergripande avtal kring utbyggnad och genomförandehantering finns mellan Trafikverket och staden och skedesplaneringen bygger på en etappvis utbyggnadsordning som medger att kopplingen mellan Bredäng och Skärholmen via Skärholmsvägen och framöver Murmästarvägen och kommer vara öppen under hela byggprocessen, vilket i stort innebär att dagens omledningsfunktion kommer vara intakt. Fortsatt samordning med Trafikverket kring anpassningar gentemot bygget av Förbifart Stockholm krävs, vilket kan påverka tidplanen för detaljplanens genomförande.

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. I samband med ny bebyggelse längs med Bredängsvägen planeras vägen att byggas om med nya cykelbanor och hastighetsdämpande åtgärder.

Krav på antal parkeringsplatser ligger i linje med stadens regelverk kring ny parkering och är anpassat efter de uppskattade behoven. Parkering till nuvarande bostäder planeras huvudsakligen ske i garage. I byggrätten för handel- och verksamheter längs Murmästarvägen möjliggörs för garage i flera plan, i antal överstigande de antal platser som nu disponeras som markparkering för bilhandeln i området. Ytor för parkering föreslås längs lokalgator.

I detaljplanen regleras inte något utfartsförbud mellan planerad drivmedelsstation och påfartsramp mot E4/E20 Södertäljevägen. För att ett eventuellt extra utfart ska vara möjlig krävs dock fortsatta studier och separata avtal mellan parterna

#### *Cykelstråk*

Arbetet med strukturen för gång- och cykel i detaljplan Mälaräng har utgått från den stråk- och strukturutredning som togs fram tidigt i arbetet med Fokus Skärholmen. I stråk- och strukturutredningen identifierades befintliga stråk, saknade länkar och framtida utvecklingspotential. De lösningar och lägen som redovisas i stråk och strukturutredningen följer i stort det nät som finns i stadens cykelplan. För detaljplan Mälaräng handlar det framförallt om att förbättra pendelcykelstråkets orienterbarhet, säkerhet och genhet samt tillskapa cykelbanor längs med Bredängsvägen och Eksätravägen. I stråk- och strukturutredningen föreslås att nätet i Skärholmen ska utgå från dubbelriktade cykelbanor på en sida av vägen. Anledningen är framförallt att det anslutande nätet är dubbelriktat men också att målpunkterna ofta finns på ena sidan av gatorna.

I det fördjupade arbetet med detaljplan Mälaräng har framförallt kopplingarna kring Bredängs trafikplats varit komplicerade, dels beroende på höga trafikmängder och krav från Trafikverket men också på nedgrävda högspänningsledningar vilka är praktiskt taget omöjliga att flytta eller lägga om. Både trafikplatsen och högspänningsledningarna klassas som riksintressen vilket drastiskt minskar stadens rådighet.

I den vid granskning redovisade lösningen för ny struktur för Mälaräng finns nya cykelstråk längs med Bredängsvägen från korsningen med Eksättravägen/Slättgårdsvägen mot Bredängs centrum samt nya cykelstråk längs med Eksättravägen i riktning mot Sätra. Mot Mälarhöjden föreslås dubbelriktade cykelstråk på båda sidor av Slättgårdsvägen fram till den planerade skolan för att bättre hantera skolvägarna mot skolan. Pendelcykelstråket längs med motorvägen föreslås få en betydligt genare och trafiksäkrare koppling jämfört med idag med en planskild korsning med Murmästarevägen i höjd med trafikplatsen. Pendelcykelstråket föreslås få en mindre böj vid passagen av ramperna till och från Södertäljevägen. Tidigare har det diskuterats en rakare men avsevärt mer kuperat lösning med en lång cykelbro. En sådan lösning ligger utanför det pågående planarbetet men är troligtvis svår att genomföra på grund av de inskränkningar i rådighet som den nyligen markförlagda högspänningskabeln innebär. I arbetet med Mälaräng har det även identifierats att luftmiljön längs med Södertäljevägen tangerar och på flera ställen överskrider de gränsvärden för luft som är uppsatta. Frågan om dålig luft längs med stadens cykelstråk är en fråga som är större än den enskilda detaljplanen. I detaljplanen för Mälaräng möjliggörs för ett cykelstråk längs med Eksättravägen med breddstandard motsvarande pendelcykelstråk för att möjliggöra en alternativ placering av det framtida pendelcykelstråket i ett läge med bättre luftkvalité.

En stor utmaning i detaljplanen är kopplingen längs med Bredängsvägen över Södertäljevägen där stråken för gång och cykel inte är så gena och lättorienterade som kan förväntas i en stadsmiljö. I den vid granskning redovisade lösningen leds gång- och cykel i en planskild förbindelse förbi trafikplatsen. Anledningen till den planskilda utformningen är att detaljplanen inte får leda till påverkan på riksintresset E4/E20 Södertäljevägen. Detaljplanen omöjliggör inte en framtida utbyggnad av mer gena GC-stråk längs med Bredängsvägen men det kräver en samsyn med Trafikverket kring hur mycket kapacitet trafikplatsen ska förberedas för.

#### Kollektivtrafik

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.

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.

### **Teknisk försörjning**

#### **Skötsel, renhållning och underhåll**

På grund av trånga mått mellan pendelcykelstråk och avfartsramp från E4/E20 Södertäljevägen finns ingen plats för en särskilt skötselbuffert mellan planerade ungdomsbostäder och cykelstråk.

Kontoret noterar Ellevios synpunkter och övervägande delen av dessa hanteras i den pågående systemhandlingsprojekteringen. En mer generell reglering av E-områden hindrar inte syftet att möjliggöra för elnätsstationer.

#### **Buller och vibrationer**

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

#### **Dagvatten**

Tunnelområdesmarkering för befintlig dagvattentunnel inom fastigheten Murmästare-Ämbetet 1 kompletteras inför antagande.

#### **Miljö- och klimataspekter**

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

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

En intressekonflikt finns mellan flera kringboendes övervägande negativa synpunkter på framförallt den planerade skolans lokala omgivningspåverkan och behovet av nya skollokaler. Kontoret ser inte

att det är möjligt att bearbeta nuvarande förslag för att tillgodose de negativa synpunkterna från närboende utan att radikalt minska skolans storlek eller ompröva lämpligheten för ny skola på platsen. Tillägg av ny bebyggelse i redan byggda miljöer påverkar befintlig boendemiljö, tex i form av försämrade förhållanden i enskilda bostäder vilket är negativt för den boende men en konsekvens av förtätning.

Förslaget möjliggör ett betydande tillskott på bostäder i ett område där stadsutvecklingen under en längre tid varit eftersatt. Kontoret bedömer också att den föreslagna bebyggelsen tillför nya arkitektoniska värden men att det är viktigt att förslagets gestaltning studeras vidare inför bygglovskedet för att i detalj säkerställa ett medvetet förhållningssätt mellan ny bebyggelse och befintlig miljö.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan det starka allmänna intresset av bostäder och skola och påverkan på enskilda intressen.

Kontoret anser vidare att bearbetningen av förslaget medfört större hänsyn till riksintresset E4/E20 Södertäljevägen och huvudelnätet, samtidigt som det möjliggör en omvandling i linje med stadens ambitioner att tillskapa nya kvarter med ett betydande antal bostäder och andra verksamheter.

Inkomna synpunkter föranleder några mindre kompletteringar av förslaget kring hur risk- och bullerfrågor regleras på främst kvartersmark samt komplettering kring befintlig dagvattentunnel på kvartersmark inom ett kvarter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att förslag till detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Pia Ölvebro  
planchef

Joel Berring  
stadsplanerare