

Granskningsutlåtande Detaljplan för Skärholmsdalen, del av fastigheten Skärholmen 2:1 med flera, invid kvarteret Gillsätra i stadsdelen Sättra, Dp 2016-15385

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	4
Synpunkter inkomna under granskning	4
Remissinstanser	4
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	11
Övriga remissinstanser	16
Sakägare enligt fastighetsförteckningen samt övriga	17
Hantering av samråds- och granskningssynpunkter	37
Revideringar efter granskning.....	39
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	40

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat en detaljplan som syftar till att utveckla en kvalitativt och socialt hållbar stadsmiljö i norra Skärholmen med utgångspunkt i omgivande miljöns karaktärsdrag och värden. Planen syftar också till att omvandla Skärholmsvägen till en stadsgata som tillsammans med en ny lokalgata bidrar till att sammankoppla Sättra och Skärholmen. Detaljplanen möjliggör cirka 800 bostäder, ett vårdboende motsvarande cirka 60 lägenheter, lokaler för centrumändamål och kontor samt två nya förskolor på 6-8 avdelningar och utbyggnad av en befintlig förskola med 3 avdelningar (totalt 6 avdelningar).

Stadsbyggnadskontoret

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

Planförslaget ställdes ut för granskning 26 juni– 28 aug 2019. Under granskningen inkom 22 yttranden från remissinstanser och 38 yttranden från allmänheten.

De flesta boende, sakägare och övriga som framfört synpunkter är kritiska till förslaget och många av synpunkterna är desamma som vid samråd. Flera boende och sakägare anser att mer natur och parkmark bör sparas invid deras bostäder samt i anslutning till naturreservatet i den västra delen av planområdet. Dessutom föreslår många av dem att bebyggelse vid Gräsholmsvägens förlängning bör utgå då det anses ha negativ påverkan på naturvärden och djurliv. Flera av de boende önskar att annan bebyggelse än flerbostadshus bör tillämpas samt att höjden och placeringen av bebyggelsen bör sänkas. Flera boende önskar även fler eller bredare körfält, fler parkeringsplatser och att befintliga gångtunnlar bevaras.

Många remissinstanser var positiva till planförslaget och hade framförallt synpunkter angående redovisning av trafiklösningar, buller, dagvatten och marktekniska utredningar. Länsstyrelsen ställde vid granskning krav på bedömning av förekomst av sulfidförande material samt säkerställande av hantering av mineralet så att det inte påverkar miljökvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen hade även synpunkter angående analys av markföroreningar, där provtagning av flyktiga ämnen i jorden ansågs behöva göras inför godkännande. Trafikförvaltningen efterfrågade tydligare redovisning av framkomlighet för buss och hade synpunkter på beräkning av spårvagnsbuller samt framkomligheten för Spårväg syd i Skärholmsvägen. SVOA (Stockholm Vatten och Avlopp) hade synpunkter angående beräkning av dagvattenmängder vid en öppen dagvattenhantering inom naturreservatet samt reglering av detta.

Fördjupande utredningar för trafik, buller, parkering, markförhållanden/sulfidförande material och hydrogeologi har genomförts efter granskning för att förtydliga planförslagets konsekvenser utifrån remissinstansernas synpunkter. Resultatet från utredningarna har uppdaterats i planbeskrivningen inför antagande.

Förekomst av sulfidförande material inom planområdet har inneburit justering av byggrätter för garage. De tidigare förslagna gemensamma garagens utbredning har minskats för att minimera sprängning. Fler enskilda garage möjliggörs istället i kvarter längs Skärholmsvägen som inte har förekomst av sulfid. Plankartan har

kompletterats med parkeringsbestämmelse och möjlighet till underbyggbart bjälklag (ringkryssmark), justering av bostadsbestämmelser (B1 och B2), flytt av bestämmelse för genomsläpplig mark, ändring av plushöjder på gårdar och i mötet mellan kvartersmark och allmän plats i anslutning till de kvarter där möjlighet till underbyggt garage ändrats.

Efter granskning har även E-område för sopsugsanläggning tagits bort från garage längs Skärholmsvägen. Invid Vårholmsbackarna har ytterligare ett bevarandevärd träd getts skyddsbestämmelse och det gemensamma garaget har minskats i utbredning för att förenkla fastighetsindelning och inte påverka den angränsande förskolans byggrätt. Totalhöjder på byggnader i kvarteret har även justerats. Planområdets utbredning har minskats invid fastighet Gräsholmen 1 och Kråkholmen 1, då gällande plan redan reglerar GATA som användning. Planbestämmelser avseende vibrationer och stomljud har kompletterats.

Kontoret föreslår att detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att utveckla en kvalitativt och socialt hållbar stadsmiljö i norra Skärholmen med utgångspunkt i omgivande miljöns karaktärsdrag och värden. Planen möjliggör i huvudsak cirka 800 bostäder, ett vårdboende motsvarande cirka 60 lägenheter, lokaler för centrumändamål och kontor samt två nya förskolor och utbyggnad av en befintlig förskola. Sammantaget möjliggörs cirka 15 nya förskoleavdelningar i anslutning till park- eller naturmark med generösa förskolegårdar. Planen bidrar även till att utveckla parkmiljöerna samt att förtydliga entréer och stråk till Sätorskogen. Planen säkerställer Förbifart Stockholms tunnlar under delar av planområdet, och att vägverksamheten inte påverkas. Planen möjliggör även gatu- och parkmark samt elnätstationer och tekniska anläggningar såsom anläggningar för dagvattenhantering.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en justerad sträckning av Skärholmsvägen som skapar förutsättningar för utbyggnad av Spårväg syd och bättre kopplingar till intilliggande stadsdelar. Genom planen möjliggörs att en del av Skärholmsvägen omvandlas till stadsgata med bebyggelse längs gatan och en ökad tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Planen möjliggör även en ny lokalgata

som förbinder Vårberg med Sättra. Genom planförslaget tillförs bebyggelse längs Skärholmsvägen och runt Ekholmshöjden.

Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2019-06-26 – 2019-08-28. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Medborgarkontoret i Skärholmen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande till synpunkterna redovisas i samband med respektive synpunkt från remissinstanser, kommunala nämnder, bolag och förvaltningar samt övriga remissinstanser. Ställningstagande till synpunkter från sakägare enligt fastighetsförteckning och övriga redovisas samlat i tematiska svar. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten och numret som anges avser hänvisning till dokumentets diarienummer.

Remissinstanser

305 - Länsstyrelsen

Sulfidförande material

Brytning av sulfidhaltiga berg kan leda till grav försurning av både grund- och ytvatten samt leda till att stora mängder metaller lakas ur berget och transporteras till grund- och ytvatten. En felaktig hantering av sulfidhaltiga bergmassor kan leda till negativ påverkan på berört grundvatten. Recipienten kan då påverkas i en omfattning som omöjliggör att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Kommunen behöver därför säkerställa att hanteringen av eventuella sulfidhaltiga bergmassor och brottytor inte försvårar möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. Det bör lämpligen framgå av planbeskrivningen hur eventuella sulfidhaltiga massor ska omhändertas och vilka övriga åtgärder som behöver vidtas.

Dagvatten

I dagvattenutredningen (Structor 24 maj 2019) har ingen hänsyn tagits till att planområdet och nedströms liggande områden får ett tillskott av dagvatten från ytor utanför planområdet. Länsstyrelsen befarar därför att beräkningarna är underskattade vad gäller mängden dagvatten. Planhandlingarna bör kompletteras med uppgifter om hur dagvattenhanteringen i kvarter 8 och 9 kan anpassas till lokal infiltration. Det behöver vidare framgå hur negativa konsekvenser av

lokal förhöjning av dagvattenytan kan undvikas, hur negativa konsekvenser av tillförsel av föroreningar till dagvatten kan undvikas och hur infiltrationsanläggningar behöver dimensioneras med hänsyn till klimatförändringar och tillförsel av dagvatten från områden utanför planområdet. Eventuella krav på åtgärder behöver säkerställas på plankartan.

Förorenad mark

Länsstyrelsen menar att den miljötekniska markundersökningen (Golder 16 augusti 2018) visar att föroreningshalter över känslig markanvändning, KM, har påträffats bland annat i ett område där förskola planeras. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa kompletterande analyser av flyktiga ämnen i jorden och beskriva vilka skyddsåtgärder som krävs för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kompletterande utredning av marktekniska förhållanden har tagits fram (Provtagning och klassificering av berg). Utredningen visar på förekomst av sulfidförande material främst i kvarter 4 och 6, men även till viss del i kvarter 10.



Illustration av kvarterens numrering i planstrukturen. Kvarter 5 utgick vid samråd, men numreringen på kvarvarande kvarter har besatt under resterande del av planprocessen.

Resultatet av utredningen har inneburit uppdateringar av planbeskrivningen. Planförslaget har justerats genom minskad byggrätt för garage på platser med förekomst av sulfidförande mineral (kvarter 4 och 6) och möjliggörande av garage i delar av strukturen med mindre risk för sulfidförande material (kvarter 2

och 3). Till exempel minskas byggrätter för de gemensamma i garagen i kvarter 4 och 6 (antingen i utbredning eller djup). I kvarter 2 och 3 medges möjligheten att bygga garage. Då stadsbyggnadskontoret bedömt att frågan är mest aktuell i genomförandeskedet har inga särskilda bestämmelser om sulfidförande material reglerats på plankartan. Byggaktörer för samtliga kvarter åläggs även följa den vägledning som staden tagit fram för att hantera sulfidförande berg inom kvartersmark. Om sulfidförande material påträffas ska en plan för hantering vid losshållning upprättas i genomförandeskedet för att säkerställa att MKN uppfylls. Vidare ska kontakt tas med tillsynsmyndigheten innan eventuell återanvändning av sulfidförande material sker.

Beräkningar av grundvatten har förtydligats i den hydrogeologiska utredningen (PM för infiltration av grundvatten) inför godkännande. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att det är mer ekologiskt hållbart att nyttja vattnet från kvarter 8 och 9 att ledas till Skärholmsbäcken via översilningsytan än att det infiltreras lokalt på kvartersmark. Denna bedömning kvarstår. Möjlighet till fördröjning av dagvatten inom kvartersmark omöjliggörs inte av planen, men skulle innebära en annan utformning av vårdboendets och bostädernas gårdar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att lokala förhöjningar av översilningsytan utgör en stor risk för stora ansamlingar av vatten. Områdets generella problem är för lite grundvatten snarare än för mycket. Området i sig är sättningskänsligt och Trafikverket infiltrerar till grundvattenmagasinen för att försöka upprätthålla grundvattennivåerna. Eventuella lokala och temporära nivåhöjningar av grundvattnet i detta område och ner över översilningsytan utgör ingen skada då det inte finns några objekt som är känsliga för höga grundvattennivåer. Det lilla lerinslag som finns bedöms inte heller begränsa infiltrationskapaciteten, då infiltrationen sker via friktionsjord. Översilningsytan avses att utformas så att den fångar upp föroreningar och vid hårdgjorda ytor renas vattnet innan det infiltreras vidare. Förslaget bedöms därför inte medföra föroreningar till grundvattnet.

Stadsbyggnadskontoret delar inte Länsstyrelsens tolkning av den miljötekniska markundersökningen. Utifrån provtagningens resultat bedöms kompletterande analyser av flyktiga ämnen i jorden rekommenderas vid genomförande av planen, inte under planskedet. Genomförandebeskrivningen har uppdaterats med denna slutsats.

245 - Försvarsmakten
Inget att erinra.

230 - Luftfartsverket (LFV)
Inget att erinra.

285 - Storstockholms brandförsvaret
Brandförsvaret anser att det bör förtydligas vilka risker som Förbifart Stockholm kan tänkas ha på planområdet.
Brandförsvaret bedömer att etablering av spårväg i Skärholmsvägen kan begränsa utrymning för räddningstjänsten. T.ex. kan kontaktledningar för spårvägen försvåra för insatsmöjligheter, vilket därför bör studeras så att de inte påverkar räddningsinsatser negativt. De träd som planeras i gatorna bör placeras så att de inte påverkar räddningstjänstens stegutrymning negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret bedömer att spårvägens placering, mittförlagd i Skärholmsvägen, och dess tänkta utformning som stadsspårväg gör att inga särskilda åtgärder avseende risk behöver utredas. Planförslaget har omarbetats och bebyggelse i mindre uträkning än tidigare placeras ovanpå Förbifartens tunnlar. Det är främst kvarter 4 som berörs av Förbifarten och där säkerställs att bebyggelsen inklusive planerade garage inte ligger inom skyddszonen för förbifartens tunnlar. Stadsbyggnadskontoret ser därmed inget behov av särskilda riskutredningar eller åtgärder i planskedet utöver reglering av ett lägsta schaktdjup.

Bebyggelsen bedöms möjlig att utrymma så att den följer BBRs riktlinjer. Utrymning för vissa kvarter kommer att lösas med TR2-trapphus och stegutrymning. Angöring för brandfordon möjliggörs i gatan. Tillgång till brandvatten och placering av brandgasventilation särsätts vid projektering.

237 - Swedavia Airports
Inget att erinra.

294 - Trafikförvaltningen, SLL
Trafikförvaltningen anser att planhandlingarna inte beskriver framkomlighet för buss och genomförande av Spårväg Syd på ett tillfredställande sätt. Då planområdet inte innefattar Skärholmsvägen i sin helhet, bedöms det problematiskt att avgöra vilka konsekvenser planen medför för kollektivtrafiken.

Busstrafik

I trafikutredningen saknas prognos för trafikflöden efter exploatering, vilket bör förtydligas. Överlag behöver

Skärholmsvägens utbyggnad tydligare framgå i planhandlingarna. Utformningen av korsningen Björksättravägen/Skärholmsvägen beskrivs bristfälligt och det går inte att utläsa hur busstrafikens framkomlighet säkerställs eller vilken framkomlighet som kan förväntas. Det går inte heller att utläsa var den tilltänkta busshållplatsen ska tillskapas i Skärholmsvägen och vilken utformning den väntas få. Det går inte att utläsa om förändringar skett av Vårholmsbackarna/ Ekholmsvägens gatusektion för att anpassa för bussens framkomlighet.

Trots att detaljplanen inte längre omfattar Förbifartens tunnelmynning för bussramper bör planen ändå belysa konsekvenserna av att det redan idag råder köbildning i södergående riktning på Skärholmsvägen, vilket tillsammans med ökad trafikstring kan påverka framtida stombussars framkomlighet. Effekterna av köernas utbredning av minskat kömagasin på Skärholmsvägen behöver också förklaras för att kunna bedöma effekterna för busslinje 135.

Spårväg Syd

Trafikförvaltningen vill påminna om att planeringen för bostäder längs med båda sidor av Skärholmsvägen innebär nya planeringsförutsättningar för Spårväg Syd, vilket kommer behöva hanteras av berörda parter i Sverigeförhandlingen framöver och kan komma att påverka investeringskostnaderna. De påminner även om att Trafikförvaltningen först 2024 kommer ha resurser att fortsätta planera och utreda för Spårväg Syd.

Breddmässigt bedöms Skärholmsvägens gatusektion ge acceptabelt utrymme för spårvägen. Den justerade sträckningen av Skärholmsvägen, med en snävare kurva, medför dock att Spårvägen behöver sänka sin hastighet till 20 km/h i kurvan. I den tidigare framtagna planeringsstudien, som låg som underlag till beslut om Spårväg Syd, beräknades en körtid med 60 km/h på hela Skärholmsvägen, då förutsättningen var en spårvägstyp som kör på egen banvall. En lägre hastighet kan innebära längre omloppstider vilket i sin tur kräver fler tåg än de som legat till grund för beräkningarna av fordonskostnader i Sverigeförhandlingen. En förlängd restid kan påverka resenärernas val att vilja resa med spårvägen och en snävare kurva genererar högre slitage på spåren. Framkomligheten för spårvägen i korsningen Skärholmsvägen/ Björksättravägen/nya lokalgatan behöver förtydligas. Trafikförvaltningen ställer sig tveksam till det hållplatsläge som

möjliggjorts för Spårvägen efter den tillsnävade kurvan. Enligt stomnätplanens principer så anses hålltasavståndet vara för tätt.

Buller

Trafikförvaltningen anser att bullerutredningen behöver ta höjd för en hastighet av 60 km/h istället för 30 km/h samt utgå från en spårvagn med vagnar med 60-65 meters längd. Osäkerheter finns om bebyggelsen längs Skärholmsvägen klarar ekvivalent ljudnivåer enligt bullerförordningen.

Tunnelbanan

Det bör klargöras huruvida tunnelbanans överdäckningskonstruktion påverkas av Skärholmsvägens ombyggnad. I dagsläget saknas uppgift om minsta schaktningsdjup. Trafikförvaltningen informerar även om att den 33kV-kabel som tillhör tunnelbanan måste tas hänsyn till vid grundläggningsarbeten och att kabeln fortsatt ska vara tillgänglig för underhåll. Innan planen antas måste särskild blankett fyllas i och skickas till Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen anser att tunnelbanan bör illustreras med spårmit och skyddszon i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden har sedan Sverigeförhandlingen gjort ställningstagandet att spårväg i särskild banvall, så som föreslås i Trafikförvaltningens underlag för spårvägens lokalisering och karaktär "Gestaltningssavsikter för Spårväg syd", inte är förenligt med utvecklingen av en stadsgata med bebyggelse på bägge sidor samt ett mer integrerat stråk som kopplar ihop Sättra och Skärholmen. Därför har staden tagit fram en lösning där spårvägen går i eget utrymme, mittförlagt, i Skärholmsvägen med möjligt hållplatsläge mellan Skärholmen och Sättra Under planprocessen har dialog förts med Trafikförvaltningen där lösningen och förutsättningarna för den har presenterats. Det har framkommit att det råder olika uppfattningar om vad som utgör en stadsspårväg vad gäller hastighet, relation till bebyggelse, antal korsningspunkter och hållplatslägen, kurvradier och cirkulationers utformning. Rent plantekniskt är detaljplanen utformad så att den möjliggör utbyggnad av en spårväg med den kurvradie och utformning som staden ritat på (i arbetet med systemhandlingen för allmän plats) och den lösning/kurvradie som presenterats i "Gestaltningssavsikter för Spårväg syd" samt eventuellt andra lösningar som kan bli aktuella när arbetet med att utforma spårvägen går vidare. Dock vore det inte önskvärt att förlägga spårvägen i Skärholmsvägens befintliga läge då det skulle medföra ett överstort gaturum och

minska möjligheten att utveckla byggrätter på östra sidan av Skärholmsvägen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att bussramperna måste lösas i samband med ÅVS för spårvägsstationen i Skärholmens centrum. Berörd del av planområdet har utgått och omfattas inte längre av aktuell detaljplan.

Kontoret har sedan samråd arbetat vidare med bebyggelses placering och vägens utformning i korsningen vid Ekholmsvägen och Falkholmsgränd för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Arbetet har dock inte utförligt beskrivits i planhandlingarna. Inför godkännande har ett Trafik-PM upprättats med beskrivning av detta samt tydligare beskrivning av Skärholmsvägen och Björkstätravägens utformning. Prognos för trafikflöden efter exploatering har tagits fram för att förtydliga hur busstrafik kan komma att påverkas.

Bullerutredningen har uppdaterats inför antagande med högre hastigheter på spårvägen och korrekta mått på vagnar etc. Med anledning av Spårväg syd har plankartan har uppdaterats med planbestämmelse riktvärden avseende vibrationer och stomljud.

287 - Trafikverket

Trafikverket anser att ett bra förslag för hantering av infiltration av dagvatten utarbetats, men att det bör regleras med striktare kravställning, inte enbart som rekommendationer och illustrationer i planhandlingarna t.ex. ”dagvattenmagasin får anläggas” och skelettjorden bör utformas så att den har kontakt med friktionsjord för att möjliggöra infiltration”.

Trafikverket anser att det inte är tillräckligt tydligt förklaras hur byggnationerna inom planområdet kommer att påverka grundvattensituationen och önskar förtydliga av detta i planbeskrivningen.

Trafikverket har frågor kring regleringar i plankartan. De undrar varför VÄG/VÄG2 inte används, om schaktdjupet +28, 5 avser hela området inom egenskapsgränsen och varför E2 inte är flerfärgad. De önskar även en markering av Trafikverkets nedstigningsbrunn i plankartan och upplyser om att utrymningsvägar sker mellan tunnelrören. Därför behövs ingen reglering som säkerställer ventilationsschakt, rökschakt eller friskluftsintag från Förbifart Stockholm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
*Vad gäller hur utförligt dagvattenhanteringen/
infiltrationsanläggningen regleras i planen och beskrivs i
planbeskrivningen gör staden bedömningen att beskrivning och
reglering är tillräcklig för att säkerställa att anläggningen kan
genomföras och fungera för avsett syfte. Utredningen i sin helhet
utgör underlag till handlingarna och därmed säkerställs att
informationen finns tillgänglig för berörda aktörer.*

*Regleringen av genomfartstrafik i Förbifartens tunnel under
tillkommande bebyggelse och Skärholmsvägen/Gräsholmsvägens
förlängning är hämtad från nu gällande planer för detta ändamål,
vilket bidragit till många egenskapsgränser och användningen av
bestämmelserna VÄG1 och VÄG2. E2 är inte flerfärgad eftersom
användningen för kvartermark är överordnad och e-området avses
möjliggöras i garage.*

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

230 - Lantmäterimyndigheten
På plankartan redovisas allmännyttig dagvattenanläggning
med beteckningen u1 medan den i planbeskrivningen hänvisas med
beteckningen u.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
*Planhandlingar har reviderats så att beteckning överensstämmer på
plankarta och i planbeskrivning.*

286 - Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Miljöförvaltningen anser att förslaget ger bra förutsättningar att
utveckla en god boendemiljö och att avvägningar mellan ny
bebyggelse och ianspråktagande av värdefull naturmark är väl
motiverade. Trots detta anser förvaltningen att intrången bör
kompenseras för att långsiktigt kunna bevara ett resiliert
ekosystem.

De dagvattenlösningar som planen möjliggör är väl motiverade
utifrån planområdets förutsättningar. Med flera typer av
fördröjningsanordningar beräknas föroreningshalterna markant
minska för samtliga studerade ämnen.

Miljöförvaltningen saknar beskrivning av risk för vibrationer i
planbeskrivningen och önskar att de åtgärder som föreslås i de
geotekniska utredningarna som framtagits lyfts in i
planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Riktvärden avseende vibrationer och stomljud ska klars för bebyggelse som kan beröras av vibrationer och stomljud med anledning av spårväg, vilket regleras genom planbestämmelse. Studier avseende om några åtgärder i bebyggelsens utformning krävs för att uppnå planbestämmelserna bedöms kunna göras i samband med planens genomförande.

Intrånget i naturreservatet kommer att kompenseras genom insatser så som trädvård, vindskydd vid utegym, platsbildning vid dam etc. I samråd med stadsdelsförvaltningens beslutats vilken insats som ska tillämpas.

259 - Idrottsförvaltningen
Förvaltningen belyser vikten av samordning under genomförandetiden mellan staden och byggherrar för att säkerställa trygga resvägar till och från idrottsplatsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret har överlämnat synpunkten till Exploateringskontorets som ansvarar för genomförandeplanering med särskilt fokus på social hållbarhet.

291 - Skärholmens stadsdelsnämnd
Stadsdelsförvaltningen anser att gränsdragningarna för förskolebyggnaderna på plankartan gjorts för snäva och förordar en mer flexibel reglering för att kunna möjliggöra många olika typer av placeringar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret delar inte Stadsdelsförvaltningens bedömning. De begränsningar som gjorts i byggrätterna för förskolorna i form av exploateringstal möjliggör flera olika utformningar och placering av förskola samtidigt som det säkerställer 30 kvm/barn, vilket varit ett viktigt mål för projektet.

250 – Kulturförvaltningen stadsmuseiavdelningen i Stockholm Stadsmuseet ser positivt på att en kulturhistorisk utredning tagits fram och att de förändringar och anpassningar som gjorts sedan samråd är till gagn för de kulturhistoriska värdena bl.a. att det östligaste slutna kvarteret vid Skärholmsvägen utgått och att annan bebyggelse sänkts och disponerats om. Tydligare beskrivning av färgsättning och gestaltungsprinciper bedöms också ge ett mer sammanhållet intryck.

Stadsmuseet står fast vid bedömningen att föreslagen bebyggelse vid Vårholmsbackarna/Gräsholmsvägen bör utgå eller minskas, då

de anser att det påverkar upplevelsen av terrängen och planmönstret.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret delar inte Stadsmuseets synpunkt att föreslagen bebyggelse bör utgå. Det kulturhistoriska värdet för miljön i den västra delen av planområdet är påverkat av tidigare utbyggnad av Skärholmen genom förändring av marknivåer till följd av utfyllnad av fyllnadsmassor och utbyggnad av trafiksepareringen exempelvis gångtunneln som leder till Falkholmsgränd. Därför bedöms området mindre känsligt för förändringar. Att planförslaget medför att en äldre streckning av Skärholmens gårdsväg blir mindre läsbar, har gjorts mot avvägningen att kunna tillskapa nya stadskvaliteter och bebyggelse som länkar samman Skärholmen med Sättra. Skalan på bostadsbebyggelsen närmast Gräsholmvägen/Vårholmsbackarna (kvarter 11-13) med 5 våningar bedöms också fungera väl i relation till omgivande radhus och villabebyggelse.

283, 299 - Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Avfall

Gällande avfallshantering ställer sig SVOA positiva till att stationär sopsug utreds som insamlingsystem för hushållsavfall. Det är viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingsystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatser utan att blockera övrig trafik och så att personalen kan stiga ur hämtfordonen på ett säkert sätt.

Vatten

Gällande dagvattenhantering anser SVOA att det finns behov av vidare samarbete och dialog med staden i kommande skeden. SVOA anser att grundprincipen att dagvatten som uppstår på kvartersmark ska fördröjas och renas inom kvartersmarken bör följas så långt som möjligt.

Vad gäller den föreslagna dagvattenhanteringen inom allmän platsmark från flera av kvarteren i områdets västra del och den översilningsyta som föreslås krävs fortsatt dialog om projektering i och kring ytan, samt frågor om framtida skötsel och underhåll. Ett avtal kan behöva tas fram avseende ansvarsfördelning för översilningsytan och dessolika delar och/eller funktioner. Då översilningsytan ligger inom Sättraskogens naturreservat behöver drift och skötselinstruktioner samordnas mot reservatets föreskrifter så insatser inom ytan möjliggörs.

I planområdets östra delar vill SVOA att det förtydligas att föreslagna infiltrationsanläggningarna inte kan anses utgöra en del av den allmänna VA-anläggningen. Detta eftersom de inte har som ändamål att tillgodose ett behov av vattentjänster. Eftersom VA-huvudmannens uppgift är begränsad till den allmänna VA-anläggningen måste det därför utredas vidare och tydligt avgränsas hur anläggningarnas framtida skötsel och underhåll ska fördelas, så att anläggningarnas funktion och drift kan säkerställas över tid.

Dagvattenutredningen presenterar (s. 33) ”förbättring jämfört med befintlig situation” avseende föroreningsbelastning från planområdet med föreslagna dagvattenåtgärder jämfört med nuvarande situation. Detta bör även kompletteras och förtydligas avseende information om beräknad/antagen reduktion i föreslagna dagvattenanläggningar. Se punkter i *Stadens checklista för dagvattenutredningar* under rubrik ”Föroreningar”.

Angående plankartan ser SVOA positivt på att vissa föreslagna dagvattenanläggningar har markerats ut i plankarta (t.ex. avskärande diken längs kvarteretsmark). Dock saknas de föreslagna anläggningar som föreslås inom områdets större parkytor. Det vore positivt om även dessa kan markeras i plankartan för att säkerställa deras föreslagna placeringar och utbredning. Det saknas tydlig redovisning av höjdsättning av flera gator i plankartan. Höjder ska sättas så självfallssystem för spill- och dagvatten blir möjligt.

Text om dagvatten i planbeskrivningen är för kortfattad och uppfattas därför otydlig. Texten bör stämmas av mot text och de förslag som presenteras i dagvattenutredningen och förtydligas/utvecklas utifrån utredningsmaterialet

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Till följd av ekonomiska omständigheter finns inte tillräckliga resurser för att tillämpa stationär sopsug. Avfallshanteringen kommer därför ske huvudsakligen genom mobil sopsug. Det har inneburit att e-område för sopsugsanläggningen i kvarter 4 inte längre möjliggörs i plankartan.

Dialog kring ansvarsfördelning för VA-anläggningar kopplade till dagvattenhanteringen i förvaltningsskedet förs mellan exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen och SVOA. Avsikten är att frågan ska vara löst till antagande av planen. Vad gäller hur utförligt dagvattenhanteringen/översilningsytan regleras i planen och beskrivs i planbeskrivningen gör stadsbyggnadskontoret

bedömningen att beskrivning och reglering är tillräcklig för att säkerställa att anläggningen kan genomföras och fungera för avsett syfte. Utredningen i sin helhet utgör underlag till handlingarna och därmed säkerställs att informationen finns tillgänglig för berörda aktörer.

292 - Trafikkontoret

Trafikkontoret önskar att plankartans förändringar förklaras på en övergripande nivå för att de ska kunna avgöra eventuella konsekvenser för trafiken i området.

Gatu-och körbanebredd

Trafikkontorets tidigare synpunkt om att Gräsholmsvägens körbanebredd om 6 meter är för smal för att utgöra en lokal gata enligt Gata Stockholm, som föreslår en bredd om 7,5 meter. Gatan tillåter inte möte mellan lastbil och personbil samt enkelsidig angöring/parkering. Om gatan i framtiden ska trafikeras med buss, kommer körbanebredden behöva ökas ytterligare.

Det framgår inte i planhandlingarna om hänsyn tagits till Trafikkontorets tidigare önskemål om ökad gatubredd till 15 meter vid Vårholmsbackarna i höjd med parken. Trafikkontoret önskar att grändernas bredd om 15 meter ökas för att kunna underlätta för större fordon och snöröjning samt inte medför backrörelser över gång- och cykelbanor.

Parkering

Trafikkontoret konstaterar att avsteg görs mot stadens princip om att parkering för rörelsehindrade ska lösas inom kvartersmark. Kontoret önskar att parkeringstalet för cykel redovisas som ett exakt tal och att parkeringstal för bilar motiveras tydligare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gata Stockholm gäller enbart för planer startade under 2019. 6 meter gångbredd har att göra med avvägningen att minimera intrånget i naturreservatet så mycket som möjligt.

Samtliga gränder har breddats till över 15 meter. Detta har förtydligats i planhandlingarna inför antagande.

Trafikkontoret har under planarbetet i dialog med

Stadsbyggnadskontoret accepterat avsteg mot stadens princip om parkering för rörelsehindrade på allmän plats vid enstaka kvarter till följd av de utmaningar som finns med lutningar på gator i området. Avsteget har förtydligats i planhandlingarna inför antagande.

241 - Utbildningsförvaltningen
Inget att erinra.

Övriga remissinstanser

256 - Ellevio AB
Ellevio förespråkar att prickmark inom E-område inte ska användas, då det begränsar möjligheter vid framtida byte av nätstationsmodell eller ombyggnad till följd av utökade kapacitetsbehov eller underhåll.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Reglering av byggrätt begränsas i syfte att säkerställa ett kvalitativt gaturum respektive parkmiljö.

227, 232 - Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Planområdets förändrade områdesdisposition kan försämra skyddsförmågan hos befintliga skyddsrum. T.ex. kan tillkommande raslaster och påverkade in- och utrymningsvägar till skyddsrum försämra skyddsrummens skyddsförmåga. Informerar om att avveckling av befintliga skyddsrum kräver ansökan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Enligt MSBs skyddsrumskarta finns det inga befintliga skyddsrum inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret ser därför inte behov av att utreda frågan vidare.

240 - Stockholm Exergi
Inget att erinra.

236 - Skanova
Skanova önskar att ledningar inom området i så hög uträkning som möjligt ligger kvar i befintligt läge.

295 - Samfundet St Erik
Samfundet tillstyrker detaljplanens utveckling av grönstrukturen, offentliga rum och gatunät. De ser positivt på de byggrätter i dalgången som utgått i strukturen sedan samråd. Att inte förlägga bebyggelse i dalgången anser de skapar en tydligare entré till naturreservatet och bidrar till en bättre annonsering av Skärholmsberget från dalstråket. Tidigare kritik mot ”mer generella detaljplaner” kvarstår och samfundet anser att samtliga markanvisningar bör ske efter antagande. Samfundet ser positivt på att begreppet ”fantasifull arkitektur” har utgått och att antikvarisk konsekvensanalys genomförts, även om de hade varit att föredra att analysen togs fram i ett tidigare skede för att ge största möjliga effekt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Avseende risk för spretighet i gestaltningen har arbetet med t ex färgsättning fördjupats och reglerats med mer styrande planbestämmelser för att skapa bättre förutsättningar för en sammanhållen bebyggelsemiljö.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen samt övriga

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskning från sakägare enligt fastighetsförteckningen samt övriga.

195 - Synpunktslämnare 1

En lista med ca 330 namnunderskrifter för att bevara alla gång- och cykeltunnlar i Skärholmen. De som skrivit på listan anser att gångtunnlarna inte är otrygga utan är viktiga ur säkerhetssynpunkt för fotgängare och cyklister och särskilt barn, funktionshindrade och äldre. Att enkelt kunna röra sig i området genom gångtunnlar bör även ha positiva effekter för folkhälsan.

233 – Synpunktslämnare 2

Boende anser att det finns risk för köbildning, och därmed försämrad framkomlighet för busstrafik och utryckningsfordon, när en fil tas bort på Skärholmsvägen i riktning mot Skärholmens centrum.

Önskan om förtydligande gällande funktion och tidsplan under utbyggnadsskedet av Skärholmsvägen.

237 – Synpunktslämnare 3

Påtar att trafikmängden på Vårholmsbackarna har ökat under senare år, särskilt mängden nyttofordon. Därav föreligger risk för köbildning vid busshållplatsen vid Vårholmsbackarna när gatan smalnas av. Utryckningsfordon kan bli fördröjda. Yrkar att avsmalningen av Vårholmsbackarna till enfilig gata vid det planerade torget utgår.

238 - Synpunktslämnare 4

Positiv till att det byggs fler bostäder i Skärholmen, men anser att borttagande av gång- och cykeltunnlar försämrar barns rörelsefrihet och skapar barriärer mellan grönområden. Synpunktslämnaren vill hellre se gång- och cykelvänliga ”torggator” utan biltrafik.

242 – Synpunktslämnare 5

Grönskan och naturområdena är en stor anledning till att flytta hit. Bebyggelse på naturmark kommer påverka djur- och växtliv negativt. Det idag lugna naturreservatet kommer exponeras för buller av tillkommande trafik. Området är redan sedan flera år påverkat av störande ljud och vibrationer p.g.a. byggandet av Förbifarten.

243 – Synpunktslämnare 6

Framhåller oro över att lugnet i området kommer att byggas bort, samt farhåga att djurlivet kommer påverkas negativt. Uppmuntrar att istället bygga i områden där ingen störs och påtalar att nybyggnation i området inte kommer lösa klassproblematik.

244 – Synpunktslämnare 7

Boende framför att det är tråkigt att det byggs framför deras hus. Skärholmen har idag dåligt rykte, varför det är befogat att låta vissa delar fortsatt vara natursköna.

246 – Synpunktslämnare 8

Boende menar att befintligt låghusområde vid Gräsholmsvägen kommer bli lidande. Idyllen kommer förstöras, utsikt gå förlorad och planerad radhusbebyggelse passar inte in. Dessutom kommer ökad biltrafik bli ett störningsmoment och naturreservatet med dess djurliv påverkas negativt.

247 – Synpunktslämnare 9

Nockhöjden på kvarter 7 och 8 bör begränsas till +55,5 m för att inte begränsa naturnära känsla och utsikt för låghusen bakom.

Undrar om cykelvägen nedanför byggnaderna på Ekholmsvägen 301, 303, 305 och 307 ska vara kvar eller inte. Menar att det är av stor vikt att den finns kvar för att skapa genhet för fotgängare och cyklister.

249 – Synpunktslämnare 10

Följande nackdelar för brf. Ekholmen/brf.Lillholmen/brf.Sjöblick/Alholmsbacken framförs:

- Buller och stök under byggtiden.
- Försämrad utsikt och förlorad närhet till Sätterskogens naturreservat.
- Ökad trafik och parkeringsproblem i området.
- Mycket av dagens ”gröna lunga” försvinner. Omgivna av mer eller mindre höga hus.
- Djurlivet minskas och förpassas längre in i skogen.

Önskar att Gräsholmsvägen inte förlängs till en genomfartsgata då det kommer öka trafikmängden med avgaser och buller i området.

Föreslår 2-våningshus istället för 3-4 våningars hus i kvarter väster om nuvarande Skärholmens gårdsväg.

Önskar bevara gångtunneln mellan Gräsholmsvägen och Falkholmsgränd.

251 – Synpunktslämnare 11

Den boende menar att trafikbegränsade åtgärder för biltrafiken är diskriminerande för äldre och rörelse- och funktionshindrade. Särskilt bekymmersamt är avsmalningen till enfilig väg med busshållplats vid korsningen Vårholmsbackarna Falkholmsgränd. Önskar bibehålla nuvarande framkomlighet för fordonstransporter.

255 – Synpunktslämnare 12

Synpunkter avseende konsekvenser för barn och förskolor:

- Uteplatsen till förskolan i kvarter 14 ligger på ett mycket olämpligt område med stora höjdskillnader. Det finns inte tillräckligt med p-platser för hämtning och lämning.
- Alla förskolor är placerade i utkanten av exploateringsområdet, vilket ökar risken att hämtning och lämning sker med bil. Förslag att förskolan i kvarter 14 bör utgå och istället bör flera mindre förskolor placeras ut i området.
- Planskilda trafiklösningar tas bort i förslaget, vilket försämrar trygghet och rörelsefrihet för barn.
- Förskolor sägs vara placerade i närheten av grönområden, men tillgängligheten begränsas då barngrupper tvingas korsa trafikerade gator.

Synpunkter avseende ny bebyggelse:

- Vårdboendet ligger långt från centrum och kommunikationer. Ny kollektivtrafik krävs.
- Ny bebyggelse längs Gräsholmsvägen tar naturvärdesklassad mark i anspråk. Husen är mycket stora och skiljer sig markant från omgivningens hustyper. Platsen är relativt mörk och vissa bostäder har begränsad utsikt. Risk att områdets status minskar. Dessa hus bör utgå.

Synpunkter avseende trafik:

- Torgbildningen vid Vårholmsbackarna riskerar att bli mycket trafikutsatt, svårt för affärsverksamheter.
- Dåligt att smalna av gatan och göra en mer ”stadslignande” karaktär när omgivningen inte alls ser ut på det sättet.
- Skärholmsvägens avsmalning riskerar att skapa köbildning. Vägen används som ”smitväg” när det är problem längs E4:an.
- Utred vilken påverkan Förbifart Stockholm har på genomförandet av byggandet i Skärholmsdalen.

257 – Synpunktslämnare 13

Synpunktslämnaren förstår att det behövs fler bostäder men anser att stadsradhus eller låga kedjehus skulle lämpa sig bättre i den västra delen.

Kvarter 13 anses mycket problematiskt, riskerar att öka trafikmängden i området, försvåra trafiksituationen under byggtiden, leda till oproportionerliga kostnader för garagebyggnation, samt kommersiella svårigheter för kommande affärsidkare i kvarteret.

Skeptisk till förskola i kvarter 14. Förmodas medföra mycket trafik. Farlig gårdsmiljö som kräver stängsel. Omgivande fastigheter har dessutom luftledningar på tomten. Bättre att bygga ut befintliga förskolor.

Föreslagen vattenspegel föreslås utgå då det inte finns tillräckligt med vatten idag, samt medför stora underhållskostnader.

258 – Synpunktslämnare 14

Motsätter sig starkt den försämrade framkomligheten för biltrafik. Särskilt problematiskt att inte transportbilar och utryckningsfordon kommer fram. Yrkar på att två filer bibehålls vid Vårholmsbackarna.

Nybyggnation vid Gräsholmsvägen bör begränsas till 3 våningar.

260 – Synpunktslämnare 15

Samma synpunkter som i yttrande nummer 247.

261 – Synpunktslämnare 16

Framhåller att de 24 hästkastanjerna utefter gång-/cykelvägen längs Skärholmsvägen bör bibehållas.

262 – Synpunktslämnare 17

Synpunktslämnaren är mycket missnöjd med uppföljningen efter samråd, menar att inte hänsyn tagits till de många kritiska skrivelserna av boende samt namninsamling mot borttagande av gångtunnlar. Menar att de boende i omgivningen inte vill ha stadsliknande struktur, samt att ingen undersökning visar att gångtunnlarna upplevs otrygga.

Skuggningsutredningen visar att ingen påverkan görs under sommarhalvåret. Under vinterhalvåret antas därför den boendes solpaneler bli oanvändbara.

263 – Synpunktslämnare 18

Den boende ser större behov av parkeringar för cyklar och bilar.

Vårdboendet borde placeras mer centralt.

Motsätter sig att gångtunneln vid Björksätra försvinner. Anses inte otrygg och väl lämpad för rörelsehindrade.

Uttrycker oro för brant uppforsbacke för buss 135 när viadukt försvinner.

Önskar lägre bebyggelse och färre antal bostäder längs Gräsholmsvägen. Likaså maximalt 4-5 våningar längs Skärholmsvägen och den nya lokalgatan (Gäsholmsvägens förlängning), samt att ”länkbyggnaderna” utgår.

Anser att utryckningsfordon och kranbilar ska nå gårdar och baksidor.

Motsätter sig att Skärholmsvägen smalnas av då det är en utryckningsväg.

När Förbifarten är klar borde det gå att ha en signalreglerad korsning där byggfordon nu åker in och upp till tunnelbygget, skapa en gång/och cykelväg, spräng bort bergmassor så att Sätörbor tryggt kan komma till Skärholmens centrum.

Anser att byggstart borde förläggas till när Förbifarten är färdigbyggd för att dimensionera gator bättre samt minska störningar under byggtiden.

264 - Synpunktslämnare 19

Positivt är att Skärholmsvägen byggs om till en stadsgata, önskvärt är att också bygga öster om Skärholmsvägen.

Motsätter sig ny bebyggelse vid Gräsholmsvägen/Skärholmens Gårdsväg, ingreppen i miljön anses bli alltför stora, reservatet och värdefull biotop skadas.

Fem våningar mot Skärholmsdalen är för högt, samspelar ej med omgivningen.

Anser att naturreservat ska vara lugna, ser inget behov av förbättrad tillgänglighet med ökad biltrafik.

Efterfrågar större delaktighet för medborgarna i processerna.

267 – Synpunktslämnare 20

Den boende föreslår att bebyggelsen begränsas till Skärholmsvägen och att naturreservatet utökas till att omfatta ”ängen”. Ny bebyggelse anses för stor och kompakt. Vårdboendet borde flyttas.

Motsätter sig den nya lokalgatan, blir en genväg som många kommer välja, samt riskerar att användas som parkering. Ev. kan den gamla vägen rustas upp och i söder kantas av en- eller tvåfamiljshus/radhus. Alternativt kan Äspholmsvägen bli en genomfartsgata – där kör redan fordon idag på gångvägen.

Utrycker missnöje med att den vackra och bilfria promenadvägen mellan Sätra och Skärholmen centrum försvinner. Trångt och otryggt när alla trafikslag ska samsas.

Angeläget att färdigställa Förbifarten innan bostadsbyggandet i Skärholmsdalen påbörjas, samt att fastställa planerna för Spårväg syd.

269 – Synpunktslämnare 21

Synpunktslämnarna protesterar mot den föreslagna detaljplanen.

Ifrågasätter kraftigt att kvarter 7-13 bidrar till syftet att länka samman Sätra och Skärholmen.

Känner stark oro avseende påverkan på djur och natur.

Utrycker missnöje med den kraftiga påverkan för befintliga boende, dels under byggtiden, men också för skiftningar i grund med sprickor i väggar samt skuggning av hus från kvarter 7-13. Hänvisar till solljuskrav i BBR. De är bekymrade över att man i den senaste solstudien endast tagit med morgon- och förmiddagssol i beräkning.

De låga trähus som planerats, ritats och byggts så att de följer naturens böljande från Skärholmsberget ner genom skogsparti och till vattnet, istället göms in mellan höghus på alla håll.

Mycket tveksamma till den nya väg som planerats då det kommer öka trafikmängden i området. Vägen kommer att bli enfilig där 135:ans hållplats är. Detta kan innebära att framkomlighet för utryckningsfordon försämras.

Fint att man uppmuntrar till cykeltrafik istället för biltrafik men hur är det med de grupper som inte kan cykla och är beroende av bil, buss och färdtjänst?

Tas gångtunnlarna bort kommer barn, äldre och rörelsehindrade få problem med framkomligheten.

270 - Synpunktslämnare 22

Miljön: I princip hela det planerade området är klassat värdeklass 2 och 3. Missnöjda med analysen/rapporten. Kritiska till att observationer enbart gjorts två gånger. Rapporten är motsägelsefull, visar osäkerhet att vissa artgrupper kan vara förbisedda. De kan bekräfta att det bor familjer av skogsharen, som är på väg att bli rödlistad, i skogen nedanför.

De anser att bebyggelsen i närheten av Sjöblick 1 utgör en naturlig gräns mot naturreservatet och att det borde finnas lämpligare ställen att bygga på.

De boende har heller inga trädgårdar eller lummiga parker i anslutning till sina fastigheter utan nyttjar tillsammans med djuren den lilla ängen och skogen med sin grillplats

Dagvatten: Synpunktslämnarna är bekymrade över dagvattenhanteringen, då de förstått att bilvägar kan bidra med föroreningar. De tror även att fågellivet kan utsättas för fara om en lösning med öppen dagvattenhantering implementeras.

Bilväg: Den planerade kopplingen Ekholmsvägen/Gräsholmsvägen med Skärholmsvägen är direkt olämplig, den kommer att skära över ett känsligt område i reservatets utkant. De bostäder som planeras kan nås via befintliga vägar. De tror att staden främst vill använda vägen för att genomföra byggnation och är starkt kritiska mot detta. Det finns redan en väg ungefär där den nya är tänkt att byggas, som sedan många år tillbaka är avstängd för biltrafik, det måste finnas en anledning till detta.

Buller: De boende undrar hur bullerutredningen gjorts? Boende i punkthusen på Ekholmsvägen menar att ljud från dalen transporteras uppåt, för att sedan ”krocka” med husväggarna och förstärkas. Boendemiljön kommer att försämrats/förstöras under byggtiden när skog skövlas och djur slaktas. Sedan flera år lever de med dagliga sprängningar pga tunnelbygget/förbifart Stockholm.

Husens utformning: Vårdhemmet samt husen som planeras bredvid är för storskaliga och passar inte in i området. Det ser extremt trångt och klumpigt ut och anses hänsynslöst att bygga så nära små radhus. Radhusen kommer försänkas i mörker, samt drabbas av mycket insyn.

Är emot samtliga kvarter som är planerade på södra sidan av dalen och föreslår att bostäderna koncentreras till den andra sidan av Skärholmsdalen mot Sättra och utmed Skärholmsvägen och att det där byggs mer på höjden i stället, för att uppnå önskat antal bostäder. Ur perspektivet ”social hållbarhet” passar det bättre då det ligger mer centralt med goda kommunikationer.

Ekonomi: Har det gjorts någon ekonomisk konsekvensanalys på prisutvecklingen på befintliga bostäder? Om detaljplanen går igenom skulle det kraftigt försämra utsikterna för försäljning. Få vill flytta till en bostad som ligger i en byggarbetsplats som kommer att pågå i årtal.

Den ekonomiska analysen för projektet Skärholmsdalen visar ett kraftigt minusresultat. Var ska dessa pengar hämtas? Skulle pengarna tas från oss skattebetalare som är emot detaljplanen, så skulle det kännas som ett slag i ansiktet. Det finns redan ett överskott av nyproducerade bostäder i Stockholm som ingen har råd att köpa eller hyra.

Exploatering. Parker kommer anläggas när grönområden minskas – korkat. Barnen behöver inte fler tillrättalagda ställen att leka på, de behöver natur och djur i direkt närhet. Närheten är viktig då de små barnen inte orkar gå så långt, eller har en begränsad tid på sig att göra sina utflykter.

Vem behöver en ”entré” till reservatet? Ska ni börja ta betalt kanske?

Ni talar också om en ”ny årsring” med bebyggelse! Årsringar är ett positivt laddat ord, för att bestämma ett träds ålder. Detta uttryck är direkt opassande då er avsikt är att skövla desamma och bygga en ”ring av betong”.

Hyser stora farhågor att detaljplanen bara är början på ett större exploateringsprojekt. Motsätter sig SBKs ställningstagande att ”kontoret anser att påverkan på befintliga bostäder i planområdets närhet bedöms som godtagbar i en växande stad”.

271, 279 - Synpunktslämnare 23

Planen utgör en dramatisk ökning av boende där det redan idag är en getingmidja mellan Sättra och Skärholmen.

Förslagen bebyggelse är för omfattande, för stora, höga och kompakta hus som blockerar vägarna ut till naturen. Anpassa huskropparnas storlek till övergång från Skärholmens höghus till Gillsättras radhus. Affärslokaler i dessa hus är döfött då Skärholmens centrum och Kungens kurva ligger ett stenkast bort.

Det kan bli problem med grundvattenhanteringen, brandskyddet då brandkåren inte kan komma fram mellan bergväggen och husen.

Förslag att istället rusta upp den gamla vägen på bergsidan och bygga en-/tvåfamiljshus eller radhus och ha en trädskärm mellan vägen och ängen.

Biltrafik kommer öka lavinartat, den nya lokalgatan kommer att bli en mycket omtyckt högt trafikerad genomfartsväg. Mycket svårt och farligt att försöka korsa Skärholmsvägen som även är belastad med uttryckningar från Bredängs camping.

Trafiksepareringen var ett genialt drag, låt tunneln vara kvar. Ej bilburna trafikanter tvingas till 3 farliga korsningar, över Björksättravägen, den nya genomfartsgatan och infarten till den tilltänkta moskén. Var finns säkerhetstänket här? Tunneln har under 55 år aldrig blivit översvämmad, och det har inte heller inträffat några överfall, våld, rån etc.

Plantering av träd och buskar längs vår södra tomtlinje kommer att skapa skumma och skymda ytor med otrygghet, samt bra gömställe att rekognosera inbrott etc. Tvärt emot vad polisen för Grannsamverkan tydligt uttryckte. De senaste 5 åren har det varit en markant ökning av inbrott på Gillsättra.

Intrång i Gillsättras fastighet kommer att påverka arbete med omplantering av buskar och träd.

Låt Trafikverket bygga färdigt Förbifarten innan Skärholmsdalen börjar byggas, då vet man hur trafikströmmarna blir. Byggtiden planeras till 10 år, det betyder alldeles för lång tid av buller och framkomlighetsproblem ovanpå allt buller från Förbifarten. Färre hus förkortar den totala byggtiden!

Har Trafikverket godkänt att markbärigheten tål belastning av hus öster om Skärholmsvägen för de underliggande tunnlarna?

272 – Synpunktslämnare 24

Motsätter sig byggnation på kv. 8- 12. Skogspartiet längs Skärholmens gårdsväg används av djur och barn samt för utsikt. Gräsplätten används flitigt alla årstider av förskolor, barn och vuxna. Naturliga områden behövs, det räcker inte med ”lekplatser”. Det räcker med höghus på en sida, solstrålarna ska nå ner. Området är känsligt så mer trafik vill vi inte ha.

273 - Synpunktslämnare 25

Positiva till att Skärholmen utvecklas och fler får möjligheter att bo här, samt att det planeras för butiker och annan service i närområdet.

Försämrad närhet till Sätmaskogens naturreservat. Risk att trafik ökar med genomfartstrafik, miljöproblem och parkeringsproblem. Föreslår att Gräsholmsvägen blir en återvändsgata med vändplan.

Bygg högst 3 våningar vid Alholmsbackarna, för att inte avvika mot befintlig bebyggelse för mycket.

Att ta bort gångtunneln mellan Gräsholmsvägen och Falkholmsgränd förutsätter att oskyddade trafikanters behov i vägrummet tas omhand.

274 - Synpunktslämnare 26

Aktuell information handlar bara om olika förskönande ord gällande exploatering av en grön yta.

Ifrågasätter att ”entrén till Sätmaskogen tydliggörs”, när dalgången försväras och kommer kantas av bebyggelse och en sk lokalgata. Istället borde entrén till naturreservatet hållas mer inbjudande och öppen. Förslag att låta vägen i fråga gå mer rakt utefter den nya planerade bebyggelsen. Detta skulle bättre ”utveckla parkstråket” och ge en ”mer inbjudande entré”.

Den nya lokalgatan kommer att bli en mycket trafikerad väg, och leda in trafik som idag kör via Vårbergsvägen med störande trafikljud invid parken, bostäderna och naturreservatet. Varför har man lagt vägen på den norra sidan av de planerade husen? På den södra sidan finns det ju redan en äldre asfalterad väg. Alla skulle

vinna på att vägen dras mer rakt och åtminstone något sydligare upp i slutningen mot Ekholmshöjden.

Har man verkligen en plan för det mindre vattendrag man planera att ha i Skärholmsdalen? Påtaglig risk att Gillsätra-husens kryppgrunder riskerar att översvämmas.

Oroad över ytterligare byggrelaterade störningar just när Förbifarten blir klar.

Husen på upp till 7 våningar är okänsligt höga. Radhus, alternativt 3-4 våningshus passar bättre. Föreslår en mer försiktig och human exploatering av en större del av slänten med ett större radhusområde/3-4-våningshus.

Ifrågasätter Skärholmsvägens framtida funktion. Den har avlastat E4:an vid störningar. Gående inklusive barn, samt cyklande tvingas ut i Skärholmsvägen, vilket inte alls är någon slags förbättring.

Ökning av säkerhet kvällstid kan erhållas om man håller efter den nu förvuxna ”allén” utefter gångvägen och tar bort ett antal träd i slutningen från Ekholmshöjden, samt ser till att belysningen är bättre. Varför har det inte redan gjorts?

Förslaget nya årsringen kan knappast sägas överensstämja med den äldre stadsplanen gällande Sättra och Skärholmen. Konstigt att förtäta, till stor del färdigbyggda förorter som hade en ursprunglig plan.

Stockholms stad har fört uppsökande dialog med barn och unga i Skärholmen. Hur då? Genom att föra ut barn och kvällspromenerande till Skärholmsvägen?

275 – Synpunktslämnare 27

Synpunktslämnaren känner sig tämligen uppgiven och överkörd av byråkrater som sitter utan kännedom om verkligheten.

Ignorerat hur viktig bilen är för boende i Skärholmen, inte bara för kommunikation utan även som statussymbol, inte ovanligt med flera bilar i ett hushåll.

Idag råder brist på parkeringsplatser, om det inte planeras för tillräckligt många platser nära boendet kommer bilister att parkera varhelst det finns plats.

Ohållbar trafiksituation vid förskolan vid Vårholmsbackarna. Lämning/hämtning kommer ske med bil och vägen korkas igen. Kombinationen av felparkerade/dubbelparkerade bilar, hög hastighet och småbarn låter inte säkert. Risk att irriterade bilister gasar på i backen ner mot Skärholmen centrum där det idag finns ett övervakat övergångsställe.

Stockholm stad har kraftigt motsatt sig alla former av hastighetsbegränsande åtgärder. Var är det planerat att personal, föräldrar/besökande och transporter ska stå med sin respektive fordon?

276 – Synpunktslämnare 28

Känner stark oro avseende påverkan på djur och natur, särskilt för harar och älg som artdatabanken menar riskerar att rödlistas inom snar framtid.

Uttrycker missnöje med den kraftiga påverkan för befintliga boende, dels under byggtiden, men också för skiftningar i grund med sprickor i väggar samt skuggning av hus från kvarter 7-13. Hänvisar till solljuskrav i BBR. De är bekymrade över att man i den senaste solstudien endast tagit med morgon- och förmiddagssol i beräkning. Oro att deras låga hus göms in mellan höghus på alla håll.

De ifrågasätter att kvarter 7-13 bidrar till syftet och yrkar på att kvarteren stryks ur förslaget. Föreslår kompensation genom fler huskroppar i direkt anslutning till kvarter 1-6 samt ökat våningsantal.

277 – Synpunktslämnare 29

Boende ställer sig emot förslaget till detaljplan och föreslår att kvarter 7-13 helt stryks ur förslaget.

289 – Synpunktslämnare 30

Positiv till delar av utvecklingen. Oroande är att bygga bort hela grönområdet mellan dalen i Sättra och Ekholmsvägen. Tusentals människor uppskattar den biten av skog, det är del av Sverigeleden samt fungerar som en getingmidja för den biologiska mångfalden. De som går till badet kommer behöva passera ett bostadsområde istället för att gå genom skogen.

Planerad bebyggelse kommer avskärma boende från naturen.

Vi behöver plantera mer träd för att minska koldioxidhalten, särskilt här. Planen är helt emot vad vi behöver göra för att rädda klimatet.

Menar att många boende inte förstått att det skall byggas ändå upp till Ekholmsvägen.

Känner inte igen att det skulle kännas osäkert i området. Borttagandet av tunneln gör istället att barnen utsätts för mycket större fara.

Det är onödigt att anlägga en park i dalen, nya bostäder kommer ha hela reservatet som sin bakgård.

280 – Synpunktslämnare 31

Synpunktslämnarna begär att förslaget ändras så att tvåfilig väg bibehålls hela vägen fram till där Vårholmsbackarna möter Ekholmsvägen.

Motsätter sig den kraftiga begränsningen för fordonstrafiken. Bussar kommer blockera den enfiliga vägen minst varje kvart. Utryckningsfordon och nyttofordon hindras. Även Vårbergsvägen ska omvandlas till stadsgata med trafikbegränsningar och tusen nya bostäder. En alternativ genomfart hade varit den nya lokalgatan, med den planeras inte för genomfartstrafik och ansluter dessutom öster om avsmalningen på Vårholmsbackarna.

281 – Synpunktslämnare 32

Gräsplätten där vårdhemmet ska byggas används mycket av de boende, både sommartid och vintertid. Särskilt som pulkabacke är den ovärderlig. Kräver å det starkaste att ni INTE bygger bort barnens enda pulkabacke.

Önskar att husen längs Skärholmens gårdsväg hålls låga för att inte bygga in de som bor ovanför.

Den boende har också läst att förskolan Ekholmsvägen 192 ska rivas eftersom Ekholmsvägen 333 ska byggas ut. Viktigt med olika former av förskolor, vill inte hänvisas till en gigantisk förskola som mer liknar en institution.

284 – Synpunktslämnare 33

Generellt är det positivt att det byggs fler bostäder. Oro för ökad trängsel på tunnelbanan, ser behov nya allmänna kommunikationer in/ut City.

Det planeras för parkeringsgarage, men inte för ett större nyttjande av elfordon, trots att stad och stat förespråkar en övergång till en fossilfri fordonspark.

Önskar utförligare mark-och hydrologiska undersökningar för de byggnader som ska uppföras på gammal sjöbotten S-SV om Gillsätra.

De senaste 20 åren har segregationen i området ökat. Utökat bostadsbyggande bedöms snarare öka segregationen än minska. Planförslaget borde därför visa på vilka aktiva åtgärder som måste följa för att minska segregationen.

288 – Synpunktslämnare 34

Boende anser att detaljplanen kommer påverka djurlivet och naturen på ett negativt sätt t.ex. nämns orkidéer och hare. De hoppas att stadsbyggnadskontoret hittar någon annanstans att bygga på.

290 – Synpunktslämnare 35

Ser positivt på att kvarteret i dalgången försvunnit, men anser ändå att den gröna kilen reduceras mycket.

Bra med ”generella detaljplaner”, inte bara skräddarsydda små planer. Bra med mer bebyggelse, men saknas helhetsgrepp inklusive Sätra C.

GC-förbindelsen mellan Sätra och Skärholmen försämras och blir farligare. Borttagandet av gångtunnel under Björksätravägen mycket dåligt förslag.

Trafiklösningen inte bra. Transporter, som bostäder och lokaler genererar är inte tillräckligt genomtänkt eller löst.

Oacceptabelt att ta en del av Gillsättras tomtmark för att flytta Björksätravägen.

Risk för problem med vatten i Gillsättras krypgrunder pga ny våtmark nära. Förslaget skulle inte innebära ett tillskott till grundvattenmagasinet under Gillsätra, eftersom en sådan våtmark skulle ligga nedströms. Även risk för dränering av Gillsätraområdet, som har mycket sättningskänslig mark.

Gröna kilen reduceras. Betydande miljöpåverkan och skäl att göra miljöbedömning. En grön kil och att våtmarker berörs – både med och utan särskilt skyddsvärda arter.

Förslaget löser inte ett problem med ”entré till naturreservatet” Bra att en byggnad utgått på ången i norra delen av området.

Förslaget skapar otrygghet. Inte trovärdigt beträffande ”barnperspektivet”

Förslaget innebär att både raden med stora hästkastanjer och med lönnar tas bort. Som nämns i beskrivningen är alléer skyddade och motiveringen för att i detta fall ta bort dem är för tunn.

300 - Synpunktslämnare 36

Den boende anser att SBKs hantering av ärendet inte varit transparent och inte köper de motiv och avvägningar som gjorts. Ärendet har varit otillräckligt annonserat och undrar vad SBK gör för att nå de som inte är tillräckligt kunniga i IT eller språk.

Ärendet har tillåtits bli alltför omfattande, svårt att ta till sig materialet. Yrkar på att hjälpavsnitt eller förklaringar bifogas samt att SBK genomför språkgranskning.

Syftet med detaljplanen är otydligt, hittar upp mot 18 st olika syften.

Den boende yrkar för att Gräsholmsvägen inte förlängs, så att naturen ej förstörs mera och genomfartstrafik med ökade bullerstörningar ej kan uppkomma. Förstår inte varför SBK inte respekterar sitt egeninrättade naturreservat.

Yrkar för att samtliga gc-tunnlar bevaras och hänvisar till den protestlista som lämnats in.

Samtliga träd längs Skärholmenvägen bör bevaras. Yrkar på att Skärholmenvägen och Björksätravägen inte flyttas.

Anser att SBK borde ge arvode till de parter som bidragit med yttranden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Här redovisas stadsbyggnadskontorets ställningstagande till de synpunkter som inkommit under granskningen, från sakägare enligt fastighetsförteckning och övriga. Redovisningen är ämnesvis.

Planstruktur

Genom Fokus Skärholmen har stadsbyggnadskontoret ett uppdrag att arbeta för att minska de gränser och barriärer som finns mellan stadsdelarna och inom stadsdelarna, exempelvis mellan områden med enbart flerbostadshus och områden med enbart radhus. Det

innebär i praktiken att en del grönområden kommer att bebyggas och att boende i befintliga radhus, villor och flerbostadshus kommer att få nya grannar. Att olika boendeformer finns inom samma bostadsområde har en rad fördelar som till exempel möjligheter att bo kvar i stadsdelen där man trivs, men i annan bostadstyp.

Bebyggelse typer och skala

Vad gäller synpunkter angående skala och bebyggelse typer i olika delar finns en avsikt att bebyggelsen är högst och tätast närmast Skärholmsvägen och Skärholmens centrum och lägre längs med parken och mot naturreservatet. Delar av bebyggelsen mot naturreservatet arbetades om efter samråd, till granskningsförslaget. Förslaget att förlägga högre bebyggelse längs Skärholmsvägen, bedömer stadsbyggnadskontoret inte vara i linje med ambitionen att skapa ett gaturum i mänsklig skala med högst 5 våningar mot gatan. Ett ytterligare syfte till bebyggelsens placering och skala är att upplevelsen av bebyggelsen på håll ska uppfattas som att den anpassas till terrängen/Ekholmshöjden och att den i bakkant ska klättra uppåt likt landskapets form.

Bebyggelsens utformning syftar till att skapa förutsättningar för en täthet som ger urbana kvaliteter samtidigt som intrånget i landskapet minimerats. Bebyggelsens höjd har begränsats så att den underordnar sig träden uppe på Ekholmshöjden. Ekholmshöjdens grönska och topografi bedöms därför även fortsatt vara avläsbar efter planens genomförande. Stadsbyggnadskontoret delar inte synpunkter rörande att bebyggelsen som föreslås är för storskalig och tät.

Trafikseparering och trafiksäkerhet

Stadsbyggnadskontoret har valt att frånga de intentioner och stadsbyggnadsprinciper som fanns när Skärholmen byggdes och istället möjliggöra en bebyggelsestruktur som grundas i dagens ideal för en hållbar stadsutveckling. En ursprunglig stadsbyggnadsprincip handlar om trafiken. Skärholmen är från början byggt för "massbilism" – bilen sågs som det ideala sättet att ta sig fram och strukturen byggdes så att bilar och fotgängare/cyklister inte skulle blandas. Bilen skulle kunna köras i relativt hög hastighet även inom stadsdelen. Dagens stadsbyggnadsideal bygger istället på att det ska vara enklast att gå, cykla och åka kollektivt och tillåter därför fotgängare och cyklister att röra sig säkert längs alla gator på trottoarer och cykelbanor. Ambitionen är att det fina nätet av gång- och cykelvägar i parkmark ska finnas kvar, i den mån det är möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att trafiksepareringen i Skärholmsdalen delvis kommer behöva ersättas med gator med blandtrafik för att uppnå detaljplanens målsättning att stärka den sociala hållbarheten genom att tillföra ny bebyggelse längs stadsdelens gator. De gångtunnlar som planeras att tas bort kommer att ersättas med trafiksäkra övergångar med en tydlig prioritering av fotgängare och cyklister. Gatustrukturen i stort föreslås ändras så pass mycket att det inte kommer vara möjligt att behålla de befintliga tunnlarerna då gatustruktur och bebyggelse tillkommer som gör de befintliga lägena olämpliga. Stadsbyggnadskontorets bedömer att behovet bostäder och de kvalitativa värden som bebyggelsen tillför stadsrum väger tyngre än att bevara trafiksepareringen i sin helhet.

Ett av projektets huvudsyften är att stärka kopplingen mellan Sätra och Skärholmen. Det slutna kvarteret som i samrådsförslaget placerades vid korsningen Björksätravägen/Skärholmsvägen innebar att gång-/cykelvägarna fick ”en knäck”, vilket snarast försämrade genheten. Stadsbyggnadskontoret har därför, i granskningsförslaget, föreslagit en struktur som skapar bättre kopplingar mellan stadsdelarna, i jämförelse med samrådsförslaget och idag.

Kontoret har förståelse för att de lösningar som föreslås, där trafiksepareringen bryts, upplevs som ett nytt och ovant inslag i den miljö som idag finns i Skärholmen. Detaljplanen för Skärholmsdalen är en del av en större omvandling i stadsdelen som kommer att leda till en annorlunda helhetsupplevelse av stadsmiljön på sikt. Ombyggnaden av t ex Skärholmsvägen kommer att genomföras för en längre sträcka även utanför själva planområdet, vilket kommer skapa bra övergångar mellan de nya trottoarerna och cykelbanorna och det befintliga gång- och cykelvägarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen användning för Gräsholmsvägens förlängning med avsmalningar av gatan, där enbart ett fordon kan passera åt gången, inte omöjliggör utryckningsfordon så som räddningstjänstens och ambulansens framkomlighet, och att utrymmet är tillräckligt i avvägningen gentemot att skapa en gatumiljö med lägre hastigheter.

Gräsholmsvägens förlängning genom planområdet är tänkt att utformas så att hela området blir tillgängligt för biltrafik och angöring för exempelvis leveranser och återvinningsfordon. Gatan avses utformas med upphöjda övergångar där enbart ett fordon kan

passera åt gången, i syfte att säkerställa låga hastigheter och minska gatans attraktivitet som smitväg för genomfart.

Platsen för ”getingmidjan” för cykeltrafik, i anslutning till Skärholmens centrum, ingår inte inom planområdet. Frågan kommer ses över i planarbete för Skärholmens centrum.

Den föreslagna förändringen av Vårholmsbackarnas sträckning har gjorts för att prioritera möjligheten att gå och cykla från Vårberg/Lillholmsskolan via Skärholmsdalen och Sättradalsparken, vidare mot Bredäng. Detta har prioriterats framför en genare bilväg från Vårholmsbackarna som framförallt bedömts skulle användas av de som bor i radhusområdena på höjden, där tätheten inte är så hög och inga större utbyggnadsplaner finns. Att Vårholmsbackarna mynnar i en T-korsning med Falkholmsgränd/Gräsholmsvägen bedöms kunna begränsa oönskad trafikökning på Vårholmsbackarna.

På den del av Vårholmsbackarna där en kort sträcka avses bli enfilig är trafikflödet idag inte högt. Planförslaget bedöms inte generera några större ökning av trafikmängden på den delen av sträckan.

Gångtunnlar

Stadsbyggnadskontoret anser att det inte går att bedöma alla gångtunnlar likvärdigt och att de medför både fördelar och nackdelar. En fördel är att de ofta upplevs som trafiksäkra, medan nackdelar är att de kan upplevas otrygga och att de ofta tar stort utrymme i anspråk. Planförslaget innebär en utvecklad gatu- och trafikstruktur som helhet, vilket medför ny placering av gator och ny höjdsättning av marken. Det är därför inte möjligt att bevara de befintliga gångtunnlarna, även om några av dem bedöms fungera väl i dagsläget. Stadsbyggnadskontorets avvägning är att planförslaget som helhet, med ny bebyggelse som tillskapar stadskvaliteter längs gator, väger tyngre än att bevara enskilda gångtunnlar. Nya passager i plan kommer utformas så att de är tydliga och säkra övergångar över gator, med prioritering av fotgängare och cyklister.

Parkeringsplatser

Parkeringsbehovet kommer tillgodoses både genom delade garage och enskilda garage inom fastigheter längs Skärholmsvägen. Principen om enbart gemensamma garage behövde ändras efter granskning för att begränsa sprängning av sulfidförande material

som visade sig finnas i två av kvarteren där det planerades gemensamma garage. Stockholm stad har som ambition att arbeta med låga bilparkeringstal (antal parkeringsplatser per lägenhet) och bra cykel- och gångvägar som förbinder olika målpunkter. Ett lägre antal parkeringsplatser gynnar kollektivtrafiken vilket även bidrar till minskad klimatpåverkan och en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Antalet parkeringsplatser i Skärholmsdalen utgår från ett lägesbaserat parkeringstal som grundar sig på närheten till kollektivtrafik, avstånd till Stockholm city och tillgänglighet till lokal handel och service.

Andelen parkeringsplatser i anslutning till förskolan vid Vårholmsbackarna bedöms tillräckligt och utgår från stadens riktlinjer om parkeringsplatser för förskola.

Bebyggelse vid Vårholmsbackarna

Stadsbyggnadskontoret bedömer att bebyggelsen och förändringen av gatornas sträckning och nivåer är en viktig del av att läka samman Skärholmen med Sättra och bidra med stadskvaliteter.

Vårdboendet

Vårdboendets placering har i granskningsförslaget flyttas något österut. Anledningen till detta har varit att vårdboendet bedöms få en bättre gård samt att färre grannars utsikt påverkas.

Vårdboendet har även sänkts en våning från 5 till 4 våningar och arkitekterna har arbetat med att dela upp volymen så att den inte ska upplevas lika massiv, lång och "murlikande". Kontorets bedömning är att denna justering bidrar till att mötet med befintlig bebyggelse och naturreservatet blir mer anpassat.

Angående att ytan där vårdboendet tidigare föreslogs idag används för rekreation av boende och barngrupper: Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den utvecklade parken i dalgången kommer att kunna fylla samma syfte för dessa grupper. Skillnaden i avstånd är marginell. Kontoret bedömer att behovet av ett vårdboende väger tyngre än att bevara marken obebyggd.

Barnperspektiv

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att de nya gång- och cykelvägarna längs gatorna kommer att bli ett komplement det befintliga gång- och cykelnät i parkmark. Även utanför planområdet planeras gång- och cykelvägarna att förlängas till Eksättravägen. Det innebär förbättrad koppling till skolorna i Sättra.

Placeringen av förskolorna är valda med ambitionen att åstadkomma bra miljöer för barn, som håller över tid. Tre faktorer har varit styrande i valet av platser; möjligheten att åstadkomma egna förskolegårdar med en yta av minst 30 kvm per barn, närhet till omgivande park- och naturområden samt en spridning inom planområdet. Planen är framtagna i en process där staden arbetat med att integrera barnkonsekvensarbetet. Det innebär att frågor som berör barn har lyfts tidigt i processen och utvärderas under framtagandet av förslaget.

Förskoletomten i kvarter 14 är kuperad naturmark som stadsbyggnadskontoret bedömer ger goda förutsättningar för en varierande och stimulerande utemiljö för barnen. Uppvuxna träd filtrerar solskenet och bildar en stomme till gården. De branter som beskrivs börjar precis utanför det område som planeras som förskolegård. Stadsbyggnadskontoret delar boendes bedömning att för att ta sig från just den här förskolan till parken och Sätterskogen i dalgången rör man sig enklast längs Gräsholmsvägen då terrängen i naturmarken är brant. Gatan avses byggas ut med gångbanor som avgränsas av trädplanteringar.

Vad gäller placeringen i planområdets utkant bedömer stadsbyggnadskontoret att det föreslagna läget har god tillgänglighet för boende längs Gräsholmsvägen och en del av dalgången samt även för boende i befintlig bebyggelse längs Falkholmsgränd och i områdena vidare längs Vårholmsbackarna. Förskolan är också placerad i nära anslutning till en busshållplats.

Natur- och rekreationsvärden

Stadsbyggnadskontorets har vägt natur- och rekreationsvärdet mot värdet av ny bebyggelse och de kvaliteter som den väntas medföra i form av aktiva och trygga gaturum samt möjlighet till investeringar i parken. Ställningstagandet är att värdet av ny bebyggelse väger tyngst.

Ingen ny bebyggelse föreslås inom Sätterskogens naturreservat. En liten del av den nya gatan överlappar reservatsområdet. Intrånget bedöms inte hota några stora ekologiska värden. En förbättrad gata kan gynna reservatets rekreativa syften genom att göra det mer tillgängligt.

Inför granskning har utredningar för skyddade arter fördjupats. Generellt konstateras att planen medför att områden med

naturvärden exploateras men inte i en sådan utsträckning att man riskerar att påverka några värdekärnor eller att viktiga ekologiska samband bryts. I området finns tack vare reservatet fortsatt god tillgång till naturvärden och rekreation, även efter att planen är genomförd. De funktioner som idag ryms på en yta som kallas "ängen", där ett nytt vårdboende möjliggörs, kommer kunna kompenseras inom kort promenadavstånd genom utvecklingen av dalgångsstråket och parkstråket.

Befintliga trädrader längs med Skärholmsvägen och Björksätravägen, som tas bort i samband med planens genomförande, kommer ersättas med nya träd. Den fridlysta orkidé som funnits inom planområdet kommer att flyttas till naturreservatet. Övriga utredningar visar att groddjur, salamandrar och fladdermöss inte påverkas negativt av planförslaget.

Handel

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att det är viktigt att skapa utrymme för lokaler för att möjliggöra en potentiell utveckling av fler funktioner inom området på längre sikt. Möjliggörande av centrumändamål i bottenvåning regleras inte i första hand med fokus på handel/shopping utan ambitionen är att främja funktionsblandning med ett annat innehåll än bostäder. För icke-kommersiella verksamheter kan det handla om textföreningslokaler, cykelrum och tvättstugor.

Solstudier

Stadsbyggnadskontoret konstaterar med hjälp av solstudier att ingen befintlig bebyggelse angränsande till planområdet kommer påverkas genom skuggning. Förändrad utsikt och upplevelsen av minskad öppenhet och grönska är konsekvenser av planförslaget, som bedöms få accepteras. Bebyggelsen bedöms kunna utformas så att krav om dagsljus kan uppnås.

Hantering av samråds- och granskningssynpunkter

Synpunkter som beaktats under samråd och granskning
Huvudsakliga synpunkter som framförts under samråd och granskning som beaktats är följande:

- Skalan på bebyggelsen i den västra delen av planområdet invid naturreservatet har sänkts och disponerats om.
- Byggrätter i dalgången har utgått.

- Förbättrad orienterbarhet för fotgängare och cyklister genom justerad sträckning för Skärholmsvägen samt att befintlig cykelväg från Ekholmshöjden bibehålls.
- Öppen dagvattenhantering i dalgången invid Gillsätra radhusområde utgår och sker istället vid Skärholmsbäcken.
- Större anpassning till Spårväg Syd i Skärholmsvägen.
- Förbättrad framkomlighet för buss vid Vårholmsbackarna.
- Säkerställande av att miljö kvalitetsnormer för vatten kan uppnås genom fördjupade marktekniska utredningar avseende hantering och förekomst av sulfidförande material.

Synpunkter som framförts under samråd och granskning men inte beaktats:

- Att bebyggelsen i västra delen av planområdet bör utgå framförallt på grund av påverkan på naturvärden och djurliv och istället kompenseras med högre exploatering vid Skärholmsvägen.
- Att Gräsholmsvägens förlängning ska utgå.
- Att trafiksepareringen bör förbli oförändrad: flera körfält för bilar och att befintliga gångtunnlar vid Björksätravägen och Vårholmsbackarna ska bestå.
- Att för få parkeringsplatser planeras både för boende och i anslutning till förskolan.
- Att bygga samma bebyggelse typ och skala invid befintlig bebyggelse vid Vårholmsbackarna/Falkholmsgränd.
- Att vårdboendets placering är olämplig. Förslag har inkommit om placering vid Skärholmsvägen.
- Att vårdboendet är fult, klumpigt och placerat för nära befintlig bebyggelse.
- Att placeringen av förskola vid Vårholmsbackarna och Skärholmsvägen är olämplig ur trafiksynpunkt.
- Att intrång i naturreservatet inte är motiverat och en ny entré behövs inte.
- Bristande hänsyn till att mötesplatser och ytor som idag används för rekreativa syfte t.ex. grillning och pulkabacke byggs bort.
- Förändrade utsikt över naturmiljöer i anslutning till befintlig bebyggelse med längre avstånd till grönska och djurliv.
- Upplevelsen av en mur av byggnader framför befintlig bebyggelse.
- Den bebyggelse som föreslås är för omfattande, storskalig och kompakt samt placerad för nära befintlig bebyggelse.
- Onödigt att anlägga en park i dalen, när de som bor i dess närhet kommer ha hela reservatet som sin bakgård.
- Att behovet för lokaler i bottenvåningar är överskattat i relation till avståndet till Skärholmen centrum och Kungens kurva.

- Stadsliknande bebyggelse önskas inte.
- Bedömning av att solsstudien tyder på att dagljuskraV inte uppnås.

Revideringar efter granskning

Kompletterande underlag samt förtydligande i planbeskrivning

- Komplettering av Trafik PM med uppdaterade prognoser och tydligare beskrivning av tänkt utformning av gator.
- Uppdaterad bullerutredning med spårvägsbuller
- Fördjupad hydrogeologisk utredning (infiltration till grundvatten)
- Fördjupad markundersökning (sulfidförande material)
- Kompletterande parkeringssammanställning

Planbeskrivningen har uppdaterats utifrån kompletteringar i ovan utredningar.

Plankartan

Planområdet har minskats invid fastighet Gräsholmen och Kråkholmen då marken redan idag är planlagd som gatumark.

Kvarter 2 och 3 längs Skärholmsvägen

Till följd av förekomst av sulfidförande material i de angränsande gemensamma garagen, har det andra och tredje kvarteret längs Skärholmsvägen getts möjligheten att uppföra egna garage inom sina kvarter. Icke-underbyggbart bjälklag (kryssmark) har därför delvis ändrats till möjlighet för underbyggbart bjälklag (ringkryssmark). Egenskapsgränser har justerats och lagts till som en anpassning till reviderat planförslag. Bestämmelse för genomsläpplig mark (n2) har flyttats. Parkeringsbestämmelse (P) har lagts till. Bostadsbestämmelser har justerats. Markhöjder har setts över i dessa kvarter, på gårdar och i mötet mellan kvartersmark och i mötet mellan kvartersmark och allmän plats.

Kvarter 4 längs Skärholmsvägen

Ett av de gemensamma garagens utbredning har minskats då utrymmet för den stationära sopsugen inte längre behövs i garaget. Det ger möjlighet att bevara fler träd och naturmark på allmän plats. Användningsgränsen mot parkmark har placerats närmare fasad, vilket mer motsvarar omgivande kvarters avstånd från byggnad till fastighetsgräns. Markhöjder på gården och i mötet mellan kvartersmark och allmän plats har justerats. E-område för sopsugsanläggning har även tagits bort, då mobil sopsuganläggning möjliggörs istället.

Bebyggelsen invid Vårholmsbackarna

Det gemensamma garaget har minskats i utbredning för att förenkla fastighetsindelning och inte påverka den angränsande förskolans byggrätt. Totalhöjder på byggnader i kvarteret har förenklats. Ytterligare ett bevarandevärdigt träd ska sparas och har getts skyddsbestämmelse (n1) på plankartan.

Bebyggelse i anslutning till framtida spårväg

Planbestämmelse avseende skydd mot vibrationer och stömljud för bebyggelse i anslutning till framtida spårvägsdragning har kompletterats plankartan. Planbeskrivningen har förtydligats avseende studier av vibrationer och stömljud i genomförandeskedet, för ovan nämnd bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Ianspråktagandet av park- och naturmark har vägts mot möjligheten att med ny bebyggelse tillskapa ett stort antal bostäder och gynna omvandlingen av Skärholmsvägen till en levande och trygg gata med stadskvaliteter. Bebyggelsens täthet och höjd bedöms ta hänsyn till och vara utformad utifrån landskapets förutsättningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en tillräcklig mängd parkmark bevaras för att både bibehålla och komplettera de funktioner som parkmarken har idag. Bebyggelsens placering bidrar även till att gestalta mötet mellan centrala Skärholmen och Sätmaskogen som en aktiv stadsfront som ramar in grönområdet och parken.

Den negativa påverkan på boendes närmiljö genom förändrad utsikt bedömer kontoret vara godtagbar i en växande stad.

Bevarande av skyddade trädrader har vägts mot möjligheten att förbättra kopplingarna mellan Skärholmen och Sättra och till Sätmaskogens naturreservat, för fotgängare och cyklister, samt att placera ny bebyggelse som skapar förutsättningar för fler bostäder och tryggare, mer kvalitativa gaturum. I placeringen av bebyggelse och gata har avvägning även gjorts mellan att ta bort trädrader och att bevara delar av den blockrika terrängen med höga naturvärden, i branten mot Ekholmshöjden, samt att spara dungen med ekar i dalgången som har en historia som sträcker sig tillbaka till det tidigare jordbrukslandskapet.

Att möjliggöra bebyggelse, genare och tryggare kopplingar för fotgängare och cyklister samt att skapa förutsättningar för kvalitativa offentliga rum, bedöms ha ett större värde än att bevara

den trafikseparerade miljön, med exempelvis gångtunnlar och gators ursprungliga sträckningar.

Det mindre intrång i Sätmaskogens naturreservat som den nya gatan medför, har vägts mot den ökade tillgängligheten till naturreservatet och mellan stadsdelarna samt värdet av den tillkommande bebyggelse som gatan möjliggör. Naturreservatets syften bedöms inte påverkas i någon betydande utsträckning.

Kontoret bedömer att den föreslagna utformningen av Spårväg Syd som en stadsspårväg i Skärholmsvägen är förenligt med möjligheten att skapa en god stadsmiljö i Skärholmsdalen. Den långsammare hastigheten som blir följd vid föreslagen gatusträckning vägs upp av en ökad upplevd närhet och orienterbarhet till Sättra samt bättre förutsättningar för tillskapandet av nya stadskvaliteter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro
planchef

Amanda Gordon
Elin Henriksson
stadsplanerare