

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Sättra 2:1 intill kv Konduktören i stadsdelarna Bredäng och Mälarhöjden, i Stockholm Dp 2012-18011

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	2
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	12
Övriga.....	38
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	52
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	53
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	65

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra fem nya flerbostadshus med sammanlagt cirka 170 bostäder i granskningsförslaget och möjlighet till lokaler för bostadskomplement och verksamheter i bottenvåningar längs del av Bredängsvägen. Planförslaget skickades ut för granskning 2021-05-05 – 2021-06-02. Under granskningen har 70 yttranden inkommit, varav 55 från sakägare/boende. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller hantering av dagvatten, trafikbuller, farligt gods och gestaltning. Sakägare och övriga boende har bland annat framfört synpunkter om försämrade boendekvaliteter, byggnadshöjder, närhet till befintliga bostäder, trafiksäkerhet och risker för skador på deras fastigheter i samband med sprängningar i byggskedet.

Kontoret bedömning är att synpunkter kring buller kräver mindre justering av planhandlingar. Kontoret har efter granskning gjort en samlad bedömning att områdets totala exploateringsgrad behöver minska och att hus 3 och del av hus 2 bör sänkas med en våning.

Stadsbyggnadskontoret

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

Inkomna synpunkter föranleder förändringar av planförslaget. Nedanstående revideringar av planhandlingar och underlag till detaljplan föreslås efter granskning. Revideringarna är inte av en sådan karaktär att ny granskning krävs.

- sänkning av byggnadshöjd för hus 3 och del av hus 2 med en våning
- indrag på hus 5 mot gata
- uppdatering av solstudie
- ny skyddsbestämmelse för trafikbuller
- längre avstånd mellan garagefasad och småhus
- bullerskärm vid hus 5
- krav på gemensamuteplats som klarar riktvärden för trafikbuller vid hus 5
- bilder och illustrationer från tidigare markanvisad aktör utgår och ersätts av principillustrationer som redovisar planens möjliga byggrätter

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Granskningsförslaget syftar till att möjliggöra fem nya flerbostadshus med cirka 170 bostäder längs Bredängsvägen, med möjlighet till centrumverksamhet i bottenvåningarna och ombyggnad av Bredängsvägen. Den tillkommande bebyggelsen ska bidra till Bredängsvägens utveckling från genomfartsled till en tryggare, tätare och mer stadslig gata och till att koppla samman de centrala delarna av Bredäng, utbyggnadsområdet Mälaräng och villabebyggelsen i de västra delarna av Mälarhöjden.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2021-05-05 – 2021-06-02. 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, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, 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. Stadsbyggnadskontoret svarar tematiskt på yttrandena i slutet.

Remissinstanser

Länsstyrelsen, kort 289

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har säkerställt att planförslaget uppfyller kraven som rör hälsa med avseende på buller. Länsstyrelsen lämnade i samrådsskedet inga synpunkter på buller, men har i granskningsskedet uppmärksammat att de planbestämmelserna som krävs för att säkerställa nödvändiga åtgärder, saknas. För att planförslaget ska bli lämpligt för bostäder behöver genomgående lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida säkerställas med planbestämmelser för alla byggnader. Hus 5 kräver enligt planhandlingarna ytterligare åtgärder såsom lokal skärmning på balkong, tekniska lösningar och bullerskärm vid uteplats/på taket och dessa behöver regleras med planbestämmelser. Kommunen behöver även redovisa exempel på planlösningar i planbeskrivningen eftersom kravet på ljuddämpad sida innebär att bostädernas planlösningar blir avgörande för att klara riktvärdena i trafikbullerförordningen (2015:216). Bullersituationen behöver även beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen. Enligt planbeskrivningen kommer befintlig busshållplats flyttas norrut vid läge för det norra bostadshuset. Kommunen bedömer att busshållplatsen kan ge upphov till bullerstörningar. Länsstyrelsen anser att detta behöver beaktas i planeringen av bostäderna.

Storstockholms Brandförsvär, kort 267

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2016-07-26) och i samrådet (2018-01-03). Utifrån riskidentifieringen som gjordes i samrådet fann SSBF en mindre bensinstation belägen på Bredängsvägen 235 som bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. SSBF noterar att en riskutredning har genomförts och det där anges att riskerna bedöms som acceptabelt låga. Som riskreducerande åtgärd är genomgående entréer planerade i alla byggnader utom en. Anledningen för att inte ha genomgående entré i den ena byggnaden motiveras med ”utrymning via en genomgående entré bort från vägen skulle kräva förflyttning via trapphus ner ett våningsplan till baksidan. Detta bedöms minska den möjliga positiva effekten av åtgärden”. SSBF kan inte se vilken negativ effekt detta skulle ha för åtgärden och anser att bedömningen varför en genomgående entré inte är motiverad, bör förtydligas.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till

brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Ingen skrivelse har inkommit.

Trafikförvaltningen (SL), kort 249

Framkomlighet för bussar

För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla kollektivtrafik bör riktlinjerna i RiPlan och RiBuss följas. Om de inte följs kan sträckan inte komma att trafikeras med buss i framtiden.

Vägsträckor som ska trafikeras av busstrafik behöver vara 7 m breda, på raksträckor, vilket trafikförvaltningen framfört redan i samrådet.

I planbeskrivningen visar sektionen på sida 31 en 6,8 meter bred körbana. För att buss skall kunna trafikera vägen krävs minst 7,0 meter körbana på raksträcka med ytterligare bredd i kurvor då hänsyn till bussars svepradie behöver tas.

Det behöver säkerställas att verksamheterna i bottenplan inte innebär felparkeringar som hindrar busstrafikens framkomlighet.

Det är viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras under byggtiden och när området är färdigbyggt. Om det finns en risk att framkomligheten påverkas vill vi vara med i en tidig dialog kring detta.

Spårväg Syd

Trafikförvaltning vill även informera om att lokaliseringsutredning för Spårväg syd pågår där spårvägen är tänkt att gå i en korridor i närheten. Denna utredning planeras att pågå till och med nästa år (2022).

Idrottsförvaltningen, kort 222

Idrottsförvaltningen har inget att erinra.

Kort 295, Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen lämnade yttrande under plansamrådet och dessa synpunkter kvarstår med följande tillägg:

Antalet bostäder i samrådsförslaget var ca 90 st. I granskningsförslaget har antalet ökat till ca 170 nya bostäder. Planområdet ingår i projektet Fokus Skärholmen. Tre nya grundskolor planeras inom projektet och detaljplaner pågår för att säkerställa skolbehovet. Planeringen på lång sikt presenteras årligen i samordnad grundskoleplanering i Stockholm (SAMS) som leds av

Stadsledningskontoret.

Om antalet bostäder i de enskilda projekten ökar och det totala antalet nya bostäder inom Fokus Skärholmen överskrider vad som utgjort underlag för planeringen av nya skolplatser, kan behov av ytterligare skolplatser uppstå. Därför är det viktigt att detta fortlöpande stäms av med utbildningsförvaltningen ur ett helhetsperspektiv.

Försvarsmakten

Ingen skrivelse har inkommit.

Swedavia Airports Arlanda

Ingen skrivelse har inkommit.

Luffartsverket (LFV/ANS)

Ingen skrivelse har inkommit.

Lantmäterimyndigheten, kort 291

Om kvarteren delas in i flera fastigheter kan gemensamhetsanläggning behöva inrättas för samnyttjade anläggningar vilket behöver framgå av beskrivningen.

Parkeringsgaraget kan styckas av som egen fastighet och upplåtas till utomstående aktör men kan också bli föremål för en gemensamhetsanläggning. Planen kräver inte att gemensamhetsanläggning bildas men möjlighet finns beroende på hur man väljer att genomföra planen.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Ingen skrivelse har inkommit.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning, kort 290

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning har inga synpunkter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, kort 261

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte detaljplaneförslaget den 20 december 2017 i samband med samråd. Nämnden framförde att dagvattenutredningen behövde kompletteras för att visa att åtgärdsnivån klarades. Dessutom framfördes att kompensationsåtgärder för ianspråktagen grönyta borde studeras tillsammans med närliggande projekt. Vikten av att tänka på mångfunktionalitet och ekosystemtjänster på de grönytor som bevaras och skapas var en annan synpunkt som yttrades. Miljöförvaltningen fattar detta beslut enligt delegation från miljö- och hälsoskyddsnämnden. Nämnden yttrar sig i egenskap av facknämnd för miljö- och hälsofrågor och inte som tillsynsmyndighet.

Motivering

De miljö- och hälsofrågor som nämnden haft synpunkter på i samråd har utretts och redovisats i planhandlingarna i tillräcklig utsträckning. MHN bedömer att detaljplanen har anpassats väl efter platsens förutsättningar. Bullernivåerna förväntas minska i och med de åtgärder som görs på Bredängsvägen. De flesta bostäder klarar riktvärdet tack vare genomgående lägenheter. De åtgärder, i form av skärmar för att gavellägenheterna, för att klara 55 dBA ekvivalent ljudnivå för hälften av rummen, anser nämnden vara en acceptabel lösning. För att säkerställa genomgående lägenheter kan det med fördel regleras i plankartan.

Nämnden är medveten om att värdefull naturmark exploateras för att genomföra projektet, men bedömer att placeringen av de byggnader som föreslås har gjorts för att vissa ekologiska funktioner ska kunna bevaras. Nämnden anser att de grövre träd som ändå behöver tas ner bör omhändertas och placeras ut på lämplig plats som faunadepå. Vissa värdefulla träd skyddas med planbestämmelser för att säkerställa att de kan bevaras. Erfarenheter från liknande projekt visar att efterlevnaden av dessa planbestämmelser behöver säkerställas och att det är viktigt att rätt kompetens finns hos byggentreprenören.

Trafikkontoret, kort 275

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget och särskilt ambitionen att göra om Bredängsvägen till en mer stadsmässig gata. De oskyddade trafikanterna ges även en ökad prioritet och utrymme genom att vägsektionen omfördelas. Vidare ligger planområdet relativt nära tunnelbanestationen i Bredäng och Mälarhöjden vilket är fördelaktigt ur kollektivtrafiksynpunkt.

En del visionsbilder och illustrationer visar en äldre ej längre aktuell lösning gällande angöringsfickans placering till hus 4. Planbeskrivningen bör uppdateras där aktuell placering illustreras och där avståndsangivelser uppdateras i förhållande till dess nuvarande placering.

Planområde och användningsgränser

Trafikkontoret anser att det är viktigt att plankartan inte är mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Kontoret anser att illustrationslinjerna på gatumarken försvårar läsningen av plankartan och riskerar att begränsa planens flexibilitet.

Vad gäller angöringsfickornas längd kan dessa komma att behövas ses över för att medge att en sopbil och en personbil får plats samtidigt. Det kan bli svårt att inrymma detta om båda platserna

inom angöringsfickan är 5,5 meter.

Gator och trafik

Planförslaget föreslår inga nya gator utan endast en omfördelning av befintlig gata. Trafikkontoret ser positivt på omfördelningen av gatuutrymmet där mer utrymme ges till gående och cyklister. I sammanhanget kommer en omfördelning av utrymmet på Bredängsvägen i och med den nya bredare gång-och cykelbanan skapa bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande och en trevligare stadsmiljö.

Trafikreglering(Tillstånd)

Angöringsfickornas längd kan komma att behöva ses över för att säkerställa att både sopbil och en parkerad bil får plats samtidigt. Detta eftersom det inte är regleringsmässigt möjligt att reglera för rörelsehindrad parkeringsplats och lastning på samma yta.

Angöring och Parkering Bil

Parkeringsstalet för bil är enligt planbeskrivningen 0,44 bilparkeringsplatser per lägenhet. Parkeringsstalet är enligt kontoret satt till en rimlig nivå. Men det låga parkeringstalet förutsätter att cykelparkeringsplatserna utformas med god standard samt att de är lättillgängliga.

Parkeringsstalet för cykel är enligt planbeskrivningen 3,0 plaster per 100 ljus BTA. Trafikkontoret anser att det är ett rimligt parkeringstal för cyklar i området. Det är viktigt att samtliga hus inrymmer ett cykelrum med god tillgänglighet samt att cykelparkeringsplatserna utomhus utformas med väderskydd samt ramlåsning i enlighet med vad som planbeskrivningen anger.

Tillgänglighet

För att klara stadens tillgänglighetsmål ska gångytor inte ha brantare lutning än 2 % för att betraktas som tillgängliga. 5 % accepteras på kortare sträckor, som ramper eller dylikt. Gångytor ska vara jämna, fasta och halkfria. Trappor ska utformas så att de blir tillgängliga och användbara och ska kompletteras med alternativa vägar med fullgod tillgänglighet.

Avfall (trafikfunktionen)

Trafikkontoret ser positivt på att insamlingen av hushållsavfall från bostäder föreslås ske via mobil sopsug. I detta fall har trafikkontoret sett stora fördelar med att placera en dockningspunkt på allmän gata i och med att dockningspunkterna blir färre med den föreslagna lösningen och konflikter mellan sophantering och cyklister minimeras. Viktigt i det fortsatta arbetet blir att det skrivs tydliga skötselavtal med fastighetsägaren. Det ska vara inskrivet i avtalet att

snöröjningen av anläggningen är anläggarens ansvar och staden kan inte hållas som ansvarig för driftstörningar för sopsugar i allmän platsmark. Däremot behöver projektet se över placeringen av sopsug för hus 4. Det verkar vara för långt avstånd från angöringsfickan till dockningspunkten som kan leda till att sopbil kommer behöva stanna i gatan. En förutsättning för lösningen, där angöringsfickan flyttades till dess nuvarande läge, var att hus 4 skulle få en egen mobil sopsug där tömningen löses från angöringsfickan. Förmodligen kommer projektet behöva titta på en lösning där dockningspunkten hamnar i fasad. Hus 4 bör även utformas med ett miljörum.

Kulturförvaltningen, kort 258

Stadsutvecklingsenheten anser fortsatt att planförslaget i huvudsak är genomförbart, men i likhet med Stadsmuseets tidigare remissvar anser enheten att våningshöjderna bör sänkas från fem till fyra våningar. Detta för att behålla den tydliga relation som finns i Bredäng mellan den lägre bebyggelsen och de karaktäristiska skivhusen.

Stadsutvecklingsenheten anser även, i likhet med Stadsmuseets tidigare remissvar att en av huskropparna bör utgå. Denna synpunkt har ytterligare stärkts med tanke på att hus 5 har tillkommit sedan samrådet. Enheten vill därför understryka vikten av att minst ett av husen utgår ur planförslaget. Hus 5 skulle kunna accepteras ur kulturmiljösynpunkt förutsatt att hus 4 utgår ur planförslaget. En sådan omarbetning skulle begränsa planförslagets inverkan på platsens kulturhistoriska värden och de medvetet sparade grönytor. Dessa är en del av stadsplanen för Bredäng och fungerar som avskiljare mellan bostadsområdena.

Bakgrund

Stadsmuseet har tidigare framfört att området är möjligt att bebygga men att skalan bör hållas nere och att höjden inte bör överstiga fyra våningar. Detta för att den lågskaliga bebyggelsen tillåts ”fortsätta ge sin dämpade prägel i området liksom de höga och karaktäristiska skivhusen närmare centrum [tillåts] vara kraftfulla landmärken i stadsdelen”. Stadsmuseet efterfrågade även att en byggnadskropp borde utgå mot bakgrund av att bostadsområden i Bredäng har förlagts som enklaver med medvetet sparad naturmark mellan områdena. Stadsmuseet såg en risk med att utbyggnaden minskade befintlig hållmark.

I Stadsmuseets remissvar i samband med samrådet konstaterades att det då aktuella förslaget inte tagit hänsyn till dessa synpunkter, och att höjderna tvärtom hade ökat. Stadsmuseet ansåg även att hårdgjorda ytor bör undvikas, samt att berg i dagen bör sparas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet, kort 266

Beslut

Skönhetsrådet har beslutat att stå fast vid sitt samrådsyttrande och därmed tillstyrka förslag till detaljplan för förtätning längs Bredängsvägen med erinran gällande förhållningsättet och förutsättningarna för ett gott, utvecklingsbart, gaturum.

Skönhetsrådet behandlade detaljplaneförslaget för ny bebyggelse längs Bredängsvägen vid kvarteret Konduktören 2017. Rådet noterar att det i granskningsskedet nu tillkommit ytterligare ett hus, placerat söder om Ugglemossvägen. Detta innebär att föreliggande planområdet utvidgats och att endast en kortare sträcka naturmark skiljer detta område från de bostadshus längs Bredängsvägen som ingår i den antagna detaljplanen för Mälaräng. Skönhetsrådet anser att planförslaget kan tillstyrkas även med det tillkommande huset. Tidigare erinran i samrådsskedet gällande förhållningsätt och förutsättningar för ett gott, utvecklingsbart gaturum står fast.

Stockholm Vatten och Avfall kort 230 (om sophantering)

Mobil sopsug

-SVOA ser positivt på att maskinellt system valts för hantering av restavfallet.

-Uppställningsplatsen för angöring och tömning ska ha en plan och hård yta och ska vara så nära 0 grader i lutning åt båda håll. En maximal skillnad i sidolutning 2 % kan accepteras.

-Dockningspunkt, tankar och rör ska ligga på kvarteretsmark.

-Dockningspunkt ska placeras så att bullerstörningar minimeras vid tömning. Placeringen ska ta hänsyn till både hushåll och verksamheter.

-Tömning får inte hindra övrig trafik. Behov av lastplats eller parkeringsförbud i anslutning till dockningspunkten bör upprättas som planerat.

-Avståndet mellan dockningspunkten och hämtfordonets angöringsplats får vara högst 5 meter radiellt mellan dockningspunkt och sopsugsarmens fäste. Observera att dockningspunkt inte kan placeras framför hämtfordonet.

-För samtliga krav och riktlinjer se *Projektera och bygg för god avfallshantering*.

Kärphantering

-Transportvägen från källsorteringsrum till sopbilens angöringsplats ska vara hårdgjord och plan, lutning bör inte överstiga 1:20.

-Avståndet mellan hämtfordon och avfallsutrymme ska vara så kort som möjlig. Högst 10 m rekommenderas.

-Dörrbredd 110 cm ytterkarm för kärphantering. Om grovavfall samlas in i rummet bör dörrbredden vid ytterkarm vara 120 cm.

-Arbetsutrymme för hämtpersonal framför avfallsbehållare bör vara minst 1,5 m.

Övriga synpunkter

-SVOA ser positivt på att fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar planeras i källsorteringsrum. Det är i enlighet med stadens avfallsplan, god service till hushållen, det minskar restavfallet samt ökar återvinningsgraden och därmed även miljönyttan.

-SVOA vill uppmärksamma om att det år 2023 blir obligatoriskt för hushåll att sortera ut matavfall. Antingen kan matavfall samlas in separat i sopsugen alternativt i miljörummen i kärll.

-Fastighetsägaren ska i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av grovavfall, antingen via soprum eller uppställningsplats för container.

Fullständiga mått och övriga riktlinjer för kärllhämtning framgår av stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallsplanering.

Stockholm Vatten och Avfall kort 269 (om vatten)

Allmänt

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har sedan tidigare tagit del av rubricerat ärende under samråd och ser positivt på de justeringar och tillägg som har gjort avseende de synpunkter som presenterades i SVOAs samrådsyttrande. Tillkommande information eller synpunkter på ändringar står under respektive rubrik nedan.

Omläggning

Befintlig dagvattenledningen i Bredängsvägen kommer läggas om i projektet Mälaräng nedanför projektet Konduktören. Viktigt att samordning sker vid projektering av samtliga ledningar mellan projekten för att få korrekta anslutningar mellan ledningar i de två projekten, Mälaräng och Konduktören.

Utbyggnad

Utbyggnaden av spillvattenledning och vatten som också kommer förse kv. Konduktören med avlopp och vatten är viktigt att samordna med projektet Mälaräng för korrekta vattengångar och anslutningar mellan de två projekten.

VA-anslutning

Angivna anslutningspunkter för spill-, dag-, och dricksvatten i det tidigare samrådssvaret gäller fortfarande.

Dagvattenhantering

Följande synpunkter och förtydliganden önskas i PM Dagvattenhantering.

-Fiskarfjärden är primärt vattenskyddsområde, inte sekundärt som det står i dagvattenutredningen. En uppdatering av kraven bör ses över utifrån detta.

- Förtydliga om markavvattningsföretag eller vattendomar finns att ta hänsyn till i området, enligt stadens checklista.

- Förtydliga om det gjorts grundvattenanalys som visar på skadliga ämnen i planområdet, enligt stadens checklista.

- Förtydliga om markföroreningar påträffats i området, enligt stadens checklista. Om så är fallet ska riktlinjerna för Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för länshållningsvatten följas.

Ellevio, kort 277

Antalet bostäder i planen har utökats sedan samråd, från 90 till 170 lägenheter. En förutsättning för att klara denna utökning med befintlig nätstation är att tillkommande bebyggelse ansluts till fjärrvärme.

Tillgänglig effekt i närliggande nätstation är begränsad och Ellevio önskar därför kompletterande information om tillkommande effekter för garage, lokaler och centrumverksamhet inom planen.

Ellevio önskar även bli kallade till ledningssamordning.

Ellevio har befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk längs med Bredängsvägen vid plangräns. Ledningarna måste beaktas och kommer om de berörs av markarbeten behöva omförläggas.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stockholm Exergi, kort 247

Ingen att erinra.

Stockholm Exergi har inga befintliga ledningar inom aktuellt område. Stockholm Exergi har intresse att förlägga ny fjärrvärmeledning längs Bredängsvägen för att förstärka leveransen i området.

Skanova

Ingen skrivelse har inkommit.

Post Nord, kort 237

Post Nord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Post Nord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Post Nord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För

att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Kontakta Post Nord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation och förändring av befintlig detaljplan. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Boende, kort 204, 229, 274, 221 och 283

Vi har tidigare lämnat in synpunkter på förslaget när det har varit ute på samråd. Då handlade det om 90 lägenheter. Nu handlar det om 170. Ska alla extra 90 lägenheter hamna i det nya huset nr 5? Har man ökat på höjden på husen? Har man minskat boendeytan per lägenhet?

Är den solstudie som finns på er angivna sida fortfarande korrekt? Vi kommer att stirra i betong och garageport istället för natur.

Det står felaktiga uppgifter i riskutredningen, att vår villa är ett radhus och på sidan 20/47 står att grunden är "platta på mark", vilket inte stämmer. Grunden är torpargrund, blåbetongblock stående direkt på grusbädd. Det här påverkar starkt riskerna med sprängning så extremt nära. I vårt fall ska ett helt massivt berg sprängas 10-12 meter bort.

Det kan tilläggas att vi kände kraftiga skakningar i huset redan då man sprängde några hundra meter bort i Bredäng. Det här måste rättas till och det måste göras en ny riskanalys.

Vad händer med den sluttande mark som är mellan vårt hus och hus 3? Där ska tydligen stigar anläggas?

Vi byggde för några år sedan en balkong för att kunna njuta av kvällssolen, den fyra meter höga muren kommer att utgöra vår främsta utsikt från balkongen så som förslaget ser ut.

De planerade husen nummer 3 och nummer 2 blir för höga och kommer alltför nära vår villa, vilket jag tidigare skrivit om. De exakta måtten förskräcker: Hus 3 hamnar 12,5 meter från tomtgränsen. Från marknivån på vår tomt sträcker sig huset 21,6 meter upp. (Från gatuplan Bredängsvägen 16,6 meter). Hus 2 hamnar drygt 15 meter från tomtgränsen och drygt 20 meter från balkong. Från marknivån på vår tomt sträcker sig huskropp två 27,2 meter upp. (Från gatuplan Bredängsvägen 19,2 meter). Det handlar

alltså om höghus som en mur runt en liten villa. Detta framgår också när man ser bilden från 3D-studien.



Vår villa till höger. På bilden saknas den 4 meter hög ramp mellan huskropp 3 (närmast vårt hus) och huskropp 2 som ska utgöra infart till det underjordiska garaget.



Jag borde egentligen inte behöva beskriva vilka konsekvenser förslaget har för oss. Bilderna ovan som är hämtade från SBK:s datastudie säger allt.

Byggnader, insyn och skuggade tomter

Idag finns en harmonisk övergång mellan befintliga flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Föreslagna höga huskroppar passar inte in bland befintliga bostäder. Enligt 2 kap i PBL ska hänsyn tas till såväl enskilda som allmänna intressen vid planläggning. I kap 2

PBL finns t.ex. bestämmelser om att byggnadsverk ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

Bilden ovan visar med all önskvärd tydlighet att planerad bebyggelse inte kan anses vara i enlighet med skrivningen i PBL.

Oändligt höga byggnader fullkomligt äter upp de befintliga villorna och tomterna. Platsen är helt enkelt för liten för dessa monstruösa huskroppar.

Vi motsätter oss inte att det byggs, men vi motsätter oss höjden och volymen. Hänsyn måste tas till höjdskillnaderna mellan Ugglemossvägen och Bredängsvägen. Vi behöver nya bostäder, men det måste ske med respekt för den miljö där den nya bebyggelsen uppförs. Kompletteringar måste ske med varsamhet och i dialog med de boende. Att den enda vägen till hållbar stadsutveckling skulle vara den täta staden är starkt ifrågasatt.

Ett bra exempel på lyckad förnyelse är de stadsradhus som har byggts på Ålgrytevägen.

Vi anser också att främst huskropp 3 kommer för nära vår villa, 12,5 meter från tomtgränsen (exakt mått från SBK).

Solstudien som vi fick tillgång till 26 maj visar, i motsats till den begränsade studie som tidigare publicerats (gjord av Bonava), att skuggningen av vår tomt kraftigt ökar med de höga husen i syd och sydväst. De träd som nu står på parkmarken skuggar förvisso en del, men skillnaden är milsvid mellan trädens lövverk som släpper igenom solens strålar och kompakta betongmurar. Sommartid har vi kvällssol på vår balkong som vi byggt enkom för det syftet. Den försvinner helt bakom betongmurarna i rådande planförslag.

De föreslagna husen orsakar en betydande värdeminskning på vår villa som är den som ligger närmast två 5-våningshus och däremellan en infart till ett garage på en hög mur/ramp (som i nuläget inte ens finns med på nämnd datastudie). Vi har tagit upp frågan om värdeminskning med mäklare och fått veta att det handlar om miljonbelopp (realistiskt runt 2 miljoner). För oss, precis som för de flesta, är bostaden lika med vår ekonomiska trygghet. Om vi blir inmurade av höghus med den insyn och ständiga skugga som det innebär måste vi flytta. Kommer vi att kunna sälja? Vem kan tänka sig att bo med infartsväg till hela Mälarhöjden på husets framsida och höghus runt huset på övriga sidor?

Planerade uteplatser och balkonger mot bostadsgårdarna som i förhållande till vår lågt liggande villa hamnar högt ovanför innebär betydande och besvärande insyn ner mot vår trädgård, pool, balkong, uteplats och genom våra fönster. Detta bör också framgå av bilderna ovan.

Redan 2018 hade vi flera lokalpolitiker från de två politiska blocken här på besök. Den här gången har vi haft Björn Ljung från stadsbyggnadsnämnden här. Samtliga politiker som har besökt oss och sett platsen utifrån vårt hus och trädgård har insett vilka förödande konsekvenser som följer om husen blir verklighet. Alliansens politiker reserverade sig också mot beslutet att gå vidare med det planförslag som lades fram för nämnden 23 maj 2018.

Gestaltungsprinciper

På sidan 28/46 i granskningshandlingen står det att den nya bebyggelsen ”hanterar ett möte mellan en mer storskalig miljö med flerbostadshus och en småskalig villa- och radhusbebyggelse”. Hur ”hanterar” den nya bebyggelsen detta ”möte”? En obegriplig formulering! Återigen hänvisar jag till bilderna ovan. Som tydligt framgår bildar de nya husen en jättelik och kompakt mur mellan befintliga radhus, villor och flerbostadshus. På samma sida står också att den nya bebyggelsen ska ”följa och förstärka platsens topografi”. Denna utgångspunkt gör att de högsta husen, som skuggar och inkräktar mest på befintlig bebyggelse, hamnar på bergets högsta punkt, där de gör störst skada.

Har man överhuvud taget tänkt på befintlig bebyggelse när man tog fram förslaget? Eller har man ensidigt fokuserat på hur det ska komma att se ut från Bredängsvägen? Ja, svaret är uppenbart. Från Ugglemossvägens villor förstärks den absurda höjdskillnaden mellan de nya husen och de lågt placerade villorna.

Kommunikationer, buller och trafiksäkerhet

Befintlig trafiksituation påverkas negativt av den planerade bebyggelsen. Bredängsvägen är redan idag en hårt trafikerad genomfartsled mot E4/E20 och utgör infart till och från hela Bredängsområdet. Att som planerat ”flytta fokus från bil till gång, cykel och kollektivtrafik” med ”förbättrade gångbanor, nya träd, ny dubbelriktad cykelbana” inte att förändra det faktum att det blir ännu fler bilar som ska passera.

Utfarten som planeras mellan hus 2 och 3 utgör en korsning nedanför ett krön som dessutom är en lång kurva med mycket begränsad sikt. Flödet av fotgängare, cyklister, men inte minst bilar kommer att öka med en så stor tänkt utbyggnad och koncentreras till en redan trafikfarlig del av Bredängsvägen.

Ökad fordonstrafik innebär ökat buller för boende intill Bredängsvägen.

Kollektivtrafiken är idag redan hårt ansträngd, vilket ökar sårbarheten om befolkningsmängden ökar.

Geoteknik/sprängningar

De sprängningar som planeras för att ta bort stora delar av berget kommer att bli förödande för våra villor på Ugglemossvägen som vilar på lera/grus och har torpargrund. Vem tar ansvar när husen skadas? Ställer mig tveksam till modellen där byggaktören skickar ut en besiktningsman före och efter sprängning. Erfarenheten från radhusområdet Backvindeln där skador uppkom efter sprängning i närområdet säger att byggaktörer undviker ansvar genom att hävda att skadorna fanns innan. Hur undviker vi den här typen av oseriöst bemötande? Vem tar ansvar? Radonhalterna i våra hus riskerar att öka genom sprickbildning. Vi vet vad vi har för radonhalt idag. Vems är ansvaret om radonhalten ökar efter dessa enormt omfattande sprängningar 12-15 meter från tomtgräns?

Vattenavrinning

Fortfarande har man inte löst frågan med vattenavrinning från framför allt hus 2, vilket allvarligt kan skada våra lågt liggande villor på Ugglemossvägen. Vems är ansvaret när våra husgrunder och trädgårdar översvämmas när det regnar så kraftigt som det till exempel gjorde 25-26 maj 2021? I utredningen står att lågt liggande villor måste skyddas. Det finns t.o.m. pilar mot vårt och våra grannars hus (granskningshandling sidan 35/46). Hur ser skyddsåtgärden ut konkret?

Integrationstanken

Under rubriken ”Planens syfte och huvuddrag” redogörs för tanken att koppla ihop Bredäng och Mälarhöjden. På vilket sätt sker det genom en lång hög mur av dyra bostadsrätter som effektivt skiljer villaområdet i Mälarhöjden från bebyggelsen i Bredäng? Här skapar man en gång för alla en effektiv och tät barriär som isolerar Mälarhöjden från Bredäng.

Till sist; projektet Konduktören innebär konsekvenser som går långt utöver vad man som villa- eller radhusägare ska behöva tolerera. En mur av höghus runt våra tomter som innebär insyn, skuggade trädgårdar och ingen solinstrålning genom fönster under största delen av dagen och året. En av de politiker som var på besök 2018, Margareta Stavling (S) kallade planerna för ett övergrepp mot oss, en formulering som hon också upprepade till tidningen Villaägarens journalist när de gjorde ett reportage om oss efter förra samrådet.

Någonstans under handläggningen glömdes de rimliga gränserna bort. Nu måste projektet stoppas och startas om utifrån en annan och rimligare utgångspunkt.

Kort 221, brev till politikerna i stadsbyggnadsnämnden
Vi drabbas mycket hårt av det planerade ingreppet då två femvåningshus och ett garage med ramp på en 4 meter hög stödmur ska uppföras i direkt anslutning till vår tomt i söder och väster.

Villorna längs med Ugglemossvägen ligger mycket lågt i förhållande till de nya husen som planeras högt uppe på berget i söder och väster. I ett reportage i tidningen Villaägaren (5/2018) som ges ut av Villaägarnas riksförbund menade en ledamot i exploateringsnämnden (som kom hit och tittade på plats) att planerna om de verkställs vore ett övergrepp mot oss. Hårda men uppriktiga ord av en politiker. Vi uppskattar ärligheten. Journalisten ansåg att det var bland de värsta exemplen på förtätningens konsekvenser som hon hade sett.

Vi har i princip inget emot att man bygger, det är framför allt bygghöjden som är det stora problemet. Om planerna genomförs så som förslaget nu ligger så kommer vi inte längre att kunna se himlen från våra fönster utan endast mörka huskroppar. De tänkta husen kommer under stora delar av året att helt skugga vår tomt (se planbeskrivning/granskning sidan 39/46).

Avståndet från vårt hus till de tänkta femvåningshusen är 10-15 meter. Självklart påverkar det också värdet på fastigheten mycket negativt. Ingen sol men insyn från alla håll.

Villorna längs med Ugglemossvägen är avsiktligt byggda med uteplatser och vardagsrum på baksidan med tanke på naturen. De nya byggplanerna förändrar förutsättningarna helt. För oss och de närmaste grannarna skulle detaljplanen som förslaget ser ut innebära en katastrof. Vi kan inte uttrycka det på något annat sätt.

Även radhusområdet Backvindeln påverkas i högsta grad negativt av förslaget. Som jag skrev så är det inte vår avsikt att stoppa nybyggnation i vårt område. Det viktiga är dock att detta görs i harmoni med befintlig bebyggelse. Inför förra gången som ärendet togs upp till samråd skickade vi in en skrivelse till stadsbyggnadskontoret med synpunkter från ca 60 närboende. I samrådsredogörelsen som följde togs dock inga hänsyn till våra perspektiv.

Vi är däremot tacksamma för att alliansens politiker kraftigt reserverade sig mot det rådande förslaget (som då gällde 90 lägenheter - nu 170!) vid nämndens möte 23 maj 2018.

Om du går in och tittar på de databaserade illustrationer som gjorts av hur området ska komma att se ut så vet vi boende att det inte stämmer med verkligheten. I princip samtliga träd kommer att försvinna under byggprocessen. I planbeskrivningen står att man bör skydda en gammal ek, men om det inte går så får man ta ner den.

Tre boende, kort 214

På Bredängsidan uppförs ytterligare ett hus. Varför?

Är det så att markanvisning har skett till olika byggföretag och att Bonava som har fått den här markbiten därmed har ett starkt incitament att bygga högt för att utnyttja marken effektivt utan tanke på områdets karaktär eller omkringliggande befintlig bebyggelse samt att detta faktum överskuggar andra värden?

I förslaget menar man att Mälarhöjden och Bredäng ska byggas ihop. Detta kan dock inte ske genom att höga hus ställs mitt emellan låghus och villor. Om man vill bygga ihop stadsdelarna; varför inte i kvarteret Konduktören bygga s.k. ”Rebeckor”, låga radhuslägenheter som redan byggts på Ålgrytevägen? Sådana hus skulle passa in i miljön och också knyta ihop Bredäng och Mälarhöjden på ett naturligt sätt.

Ur vårt perspektiv som närmast berörda ser vi mycket negativt på att solinstrålningen, som redan idag är mycket begränsad p.g.a. de höga träden, ytterligare reduceras (för de sista husen på Ugglemossvägen). De grönområden som ligger i anslutning till Ugglemossvägen/-Bredängsvägen var inte detaljplanelagda när vi köpte våra villor/radhus. Den lummiga grönskan var en starkt bidragande orsak till att vi valde att bosätta oss här. Uteplatserna på villorna på Ugglemossvägen ligger på baksidan mot naturen i samtliga fall.

De föreslagna husens höjd är ett stort problem i sammanhanget då de kommer att ytterligare torna upp sig på höjden gentemot de lågt placerade villorna på Ugglemossvägen. De kommer också att påverka solinstrålningen negativt på radhusområdet Backvindeln.

Utöver ovan nämnda skäl som direkt påverkar oss boende, ställer vi oss också frågande till placeringen och omfattningen på nämnda yta utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den täta koncentrationen av lägenheter och hus görs runt en korsning nedanför ett krön som dessutom är en lång kurva med mycket begränsad sikt. Flödet av

fotgängare, cyklister men inte minst bilar kommer givetvis att öka enormt med en så stor tänkt utbyggnad och koncentreras till en redan trafikfarlig del av Bredängsvägen. Den tilltänkta parkeringsinfarten är dessutom placerad mitt i just nämnda kurva.

I övrigt ser vi att problem kommer att uppstå vad gäller befintliga parkeringsmöjligheter. Var kommer alla nya bilar att kunna parkera? Det tilltänkta parkeringsgaraget kommer inte att räcka till för alla nya bilar.

Var ska de nya barn som flyttar in leka när grönområden försvinner?

Enligt 2 kap i PBL ska hänsyn tas till såväl enskilda som allmänna intressen vid planläggning. I kap 2 PBL finns t.ex. bestämmelser om att byggnadsverk ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan. Vi anser inte att förslaget i sin nuvarande form uppfyller de krav som ställs i PBL.

Den databaserade illustrationen samt övriga framställda bilder av hur det kommer att se ut om förslaget förverkligas stämmer inte med verkligheten vad gäller grönska och upplevt avstånd. För att kunna genomföra byggprojektet kommer man att tvingas ta ner många träd.

Vad gäller ekonomi i byggprojektet så har marknaden för nybyggda bostadsrätter störttyckt den senaste tiden. Kostnaderna för de omfattande sprängarbeten som måste genomföras gör det tveksamt om projektet är ekonomiskt hållbart?

Beslutsfattare i ärendet är välkomna hit så att vi gemensamt kan gå igenom hur det faktiskt ser ut på plats. Vad vi förstår kallas den fas vi nu befinner oss i samrådsprocessen. Av namnet framgår att det handlar om att vi gemensamt hittar den bästa lösningen och att vi som boende i området har möjlighet att påverka vår situation. Vi yrkar därför på att detaljplanen i den föreslagna formen inte antas utan att man tar hänsyn till de synpunkter vi tar upp i denna skrivelse.

Boende, kort 205, 216, 218 och 238

-Varför tidigare stadsplanerare lämnat planen till Någon annan .

-I det nya förslaget har inget hörtsammats av våra tidigare synpunkter.

-Vi som bor närmast den tilltänkta bebyggelsen skulle vilja ses på plats när tillfälle finns.

- De tänkta husen kommer under stora delar av året att helt skugga vår tomt. Ingen sol och insyn från alla håll.
- Även radhusområdet Backvindeln påverkas i högsta grad negativt av förslaget.
- Vår avsikt är inte att stoppa nybyggnation i vårt område. Det viktiga är dock att detta görs i harmoni med befintlig bebyggelse.
- I princip samtliga träd kommer att försvinna under byggprocessen.
- Vi skulle uppskatta ett besök på plats.

Jag kräver att få veta varför man från Stadsbyggnadskontoret har gått emot tidigare utlåtande om max fyra våningar, då den nuvarande utformningen är oproportionell i sin skala mot omkringliggande fastigheter och mycket negativt påverkar boendemiljön.

Granskningsförslaget är jättefint, och presenterat som en Hemnet annons, men i verkligheten ett avvikande, ej skalentligt och enormt bygge på en mycket liten yta. Det behöver ses på plats för att ni ska förstå att vi inte kan acceptera nuvarande utformning.

Jag undrar därför ånyo vem som inte har hört sammat politikernas återkoppling.

Jag är själv inte emot utbyggnad, jag ser väldigt mycket fram emot Mälaräng, och det finns oräkneliga nybyggnationer i Mälarhöjden/-Hägersten där man byggt flerfamiljshus i samklang med övrig bebyggelse.

Vackert, genomtänkt och attraktivt. Bonavas förslag har inte något som går i samklang med omgivningen.

Längs Älgrytevägen har man relativt nyligen byggt snygga, kompakta radhus som knyter ihop villorna på ena sidan, flerfamiljshus på andra.

Boende, kort 238 frågor inför Skypemöte med staden
Allt kretsar kring en enda fråga, och det är varför ni håller er kvar vid detta förslag. Resten är utsvävningar och ett försök i att förstå hur ni har resonerat.

-Varför har man inte tagit till sig synpunkter från samråd om att minska höjden, placering samt ändra omfattningen? Medveten om att projektet då mycket lättare går igenom, varför har man inte minskat påverkan på boende? Varför har man inte följt den mycket tydliga fingervisning som den nuvarande politiska majoriteten gett (Erik Slottner m.fl vid samråd)?

-Vem/vad hindrar er att utforma husen så att detaljplanen är bättre i samklang med omgivande natur och boende? När tidigare interna

förslag såsom 3-4-våningshus diskuterats – vem har hindrat denna inriktning?

-Finns det några styrande dokument, mer detaljerade än 10 000 gröna bostäder/år som anger exakt hur många lgh som ska byggas på Konduktören? Vad är skälet till att man utformat husen till att rymma 165 istället för 90 (+22 för Hus 5) sedan förra samrådet? Vid samråd 2018 tryckte Annika och Joel på att det var politikerna som ville ha så många bostäder som möjligt, men mycket tydligt svarade nuvarande majoritet att detta var en feltolkning.

-Hur ser processen ut för att säkerställa att underlaget vid sprängning är korrekt? Tara har tidigare nämnt hur det borde se ut, men vår erfarenhet har visat att det i senare skede är mycket svårt att påvisa sprängskador orsakade av en byggaktör. Den geologiska undersökningen har ändrats minst två gånger och är inte lika vid samråd 2018, eller 2021, dessutom är Nitro Consults underlag fortfarande fel. Kan Staden gå in som garant vid en evtl tvist med byggbolaget? Kan det skrivas en klausul att oberoende expert gör bedömning innan/under/efter?

-Vem kan svara på hur lämplighetsbedömningen har gjorts? Dvs hur nära de nya byggnaderna FÅR byggas men även resonemanget kring skuggning och insyn till befintliga byggnader som består av radhus och hus?

-I samrådsunderlaget skrev ni följande, vad blev utfallet av denna fråga? Hur kommer det sig ni skriver ”tar till sig”? I vår kommunikation trycker ni på vikten av att vi återkommer med synpunkter men till synes struntar SBK helt i dessa?

Boendekvaliteter

Stadsbyggnadskontoret tar till sig de synpunkter om försämrad utsikt, ökad insyn och effekter av skuggning som inkommit från närboende. I fortsatt arbete kommer kontoret att undersöka i viken mån förändringar i förslaget kan göras utan att detaljplanens övergripande mål om antal bostäder och bidrag till socialt hållbar stadsutveckling åsidosätts.

Föreslagna förändringar Med anledning av de yttranden och synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Den nya bebyggelsens möjligheter att bidra till utvecklingen av Bredängsvägen - från genomfartsled till en tryggare, tätare och mer stadslig gata med fokus på gående och cyklister.
- Ytterligare studier av hantering av dagvatten.
- Utredning kring risk på grund av transporter av farligt gods samt studier av vilka eventuella åtgärder som behövs.

- Studier av eventuell förekomst av förorenad mark inom planområdet.
- De föreslagna husens byggnadshöjder, volymer och antal.
- Möjlighet att använda ekosystemtjänster i utformning av park- och naturmark.
- Solstudier – det underlag som finns idag är framtaget av en jävig part, och mycket undermåligt för att ta beslut. Varför har man inte ifrågasatt detta och tagit fram mer omfattande underlag? Det är inte ovanligt att bygglov utmanar Detaljplanen med några meter, vilken felmarginal har man i solstudien?
- Är SBKs syn fortfarande att ”planförslaget bedöms inte påverka befintliga bostäder i någon större utsträckning?
- Har de som gör den samlade bedömningen vid något tillfälle befunnit sig på berörda tomter för att få en uppfattning på plats? Att bygga på en höjd ovanför, gör att femvåningshus upplevs som betydligt högre – hur har detta tagits i beaktande?
- I förra samrådsunderlaget har Annika skrivit följande. Det är tyvärr en helt felaktig slutsats, kan ni förklara vad ni menar med att vi (92&94) inte påverkas då hela tomten från 15 och framåt skuggas? Och vem har gjort bedömningen att det är ett godtagbart att fortsätta trots att Hus 94 totalt dränks i skugga? Har ni haft tillgång till andra solstudier som inte presenterats?
- Den nya bebyggelsen kommer under tiden för höst - och vårdagjämning att skugga en villafastighet på Ugglemossvägen under eftermiddagstimmarna. I övrigt bedöms planförslaget inte påverka befintliga bostäder i någon större utsträckning. Solstudie presenteras i sin helhet i bilaga. Skuggning vid vår - och höstdagjämning, kl. 15:00
- Integration – hur motiverar ni att en bokstavig mur ökar integrationen?
- I stadens budget för 2018 har sambandet Bredäng/Mälarhöjden pekats ut som ett särskilt viktigt strategiskt samband, liksom stadsmässig tillbyggnad – hur rimmar det med femvåningshus mellan radhus och villor på en höjd? Det formar en bokstavig mur som gräns mellan två stadsdelar, inte tvärtom. Er egen handelsstudie visar att det inte är troligt, ens med Mälaräng byggt, att det blir någon näringsverksamhet i dessa fastigheter – på vilket sätt kommer detta förslag att knyta ihop radhusen och villorna med femvåningsbyggnader?
- Bonavas roll – vilken vikt lägger ni vid Bonavas ekonomiska intresse?
- Vi vet att ni inte sitter på kontrakt och att exploateringskontoret har hand om detta, men – Bonava har
 - fått marken genom direktanvisning utan konkurrens
 - förlängt avtal 2020 till 2011 (!) års marknadspris – 6250 per ljus BTA – ett mycket billigt pris

- inga krav på hyresrätt, utan enbart BRF => säljs till marknadspris, ökar ytterligare vinstmarginalen

Vilken vikt väger Bonavas krav om ni skulle förorda färre lägenheter och mindre omfattning? Att de kommer att göra vinst ändå är ganska självklart. Liksom Staden. Drygt 50 Miljoner, enligt ekonomisk redogörelse (E2018- 03400).

Miljö – hur kan ni motivera att byggnaderna smälter in i området? På samma yta som ett knappt dussin villor trycker ni/Bonava in 165 lägenheter? Det finns inga femvåningshus på bilden nedan, eller norrut mot Västertorp. Även med några få ”berghus” i Mäläräng förändras inte karaktären av en hel sluttning av radhus på ena sidan, och villor på andra.

Oavsett omfattning – hur lång är den planerade byggnationstiden?

Boende, kort 215

Jag skulle vilja ha måtten på mellan mitt hus, tomtgräns och planerad hus 1.

Boende, kort 284

Visionsbilderna är fina men döljer befintlig bebyggelse som består av radhus och villor på Mälärhöjdssidan. Man kan inte annat än att tro att detta är med mening för att de som inte besökt platsen ska tro att detta projekt passar in. Radhusen på Backvindeln är byggda 1968 och är placerade en bit in från Bredängsvägen. Projekt Konduktören innebär att befintliga radhus kommer att få ett 19 m högt 5-våningshus ca 9 m från tomtgränsen, vilket innebär ca 14-15 meter från ytterdörren. På vilket sätt kan det anses rimligt enligt den lämplighetsbedömning som ska göras enligt 2 kap 9§ i PBL? Vi förstår att det inte finns kvantitativa mått för denna lämplighetsbedömning men ställer oss ändå frågandes till varför de ska vara så många lägenheter som ska få plats på denna lilla yta som påverkar några få husägare väldigt hårt både vad gäller ökad skuggning, ökad insyn och försämrad utsikt.

I samrådsredogörelsen finns följande uttalande från Stadsbyggnadskontoret: ”Den tillkommande bebyggelsen föreslås bli som mest fyra våningar mot gatan. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta våningstal är rimligt i avvägningen mellan detaljplanens mål och platsens förutsättningar”. Längs vägen har dessa ”rimligen max 4 våningar” blivit 5 våningar och det pratas mestadels om att de är indragna så att de inte upplevs lika höga från Bredängsvägen. Varför inte även anpassa husen så att de inte upplevs som stora kolosser för oss som redan bor här? Vägen passerar man ju på några sekunder men vi ägnar bra mycket längre

tid i våra hus. Dessutom byggs husen högst upp på en rätt brant backe så de kommer bara upplevas som ännu högre.

Detta bygge ska sammanbinda de två områdena Mälarhöjden och Bredäng. På vilket sätt görs detta genom att skapa en mur av höga hus mellan stadsgränsen?

Vid sprängning i Bredäng några hundra meter från Backvindeln uppstod skador (stora sprickor) i flera av husen. Även skakningar i köksluckor förekom i flera av hushållen. Vi var några husägare som då ansåg att byggherren hade ansvar för detta men fick inte något som helst gehör. En jävig besiktningsman anlätades av byggherren som avskrev det hela. Stockholm stad ansåg förstås inte heller att detta låg på deras bord.

Vilka garantier finns för samma boende nu när det ska sprängas ett tiotal meter bort? Vi känner oss rätt säkra på att våra hus inte kommer att klara detta. Just nu pågår en dränering i vårt område och då ser vi att våra hus ligger på en grusbädd. Husen är byggda med staplade stående lättbetongblock och det förekommer radon i varierande grad i dessa hus. Det är en självklarhet att husen bör besiktigas och radon mätas före byggstart.

En promenad i området visar på hur det har byggts i närheten som att det harmonierar med omgivningen. Husen på Lilla Sällskapetets väg (bostadsrätterna med låga nummer) byggdes nära befintliga radhus och då valdes två-våningshus. Lite längre bort byggdes nyligen höga hus mittemot Flygplansparken men de byggdes nedanför befintliga höghus så att de till och med är lägre än de hyreshus som redan fanns där. Varför ska denna plats inte harmoniera med omgivningen? Varför måste det byggas hus som en mur framför villor och radhus?

I stadsbyggnadsnämndens protokoll från 2018-05-23 finns följande att läsa:

Mikael Lind m.fl. (M), Björn Ljung (L) och Erik Slottnér (KD) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att återremittera är endast till stadsbyggnadskontoret för att utarbeta ett förslag som bättre tar tillvara områdets karaktär, samt att därutöver anföra följande: Stockholm behöver en hög takt i bostadsbyggandet och vi är positiva till stadsutveckling i området. Men stadsutveckling handlar inte enbart om volymer, utan om en utveckling som tar hänsyn till olika stadsdelars kvaliteter och identitet. Föreliggande projekt har därvidlag ett antal brister och vi menar att utvecklingen av projektet behöver ta en annan riktning. Vi är kritiska till huskroppar med en sådan höjd i denna typ av bebyggelse. När förtätningar sker behöver hänsyn tas till områdets identitet. En

struktur med slutna kvarter, en höjd på byggnader som inte bryter områdets karaktär är den bebyggelse vi förordar. I föreliggande projekt är de föreslagna huskropparna för höga och flera av dem ligger för nära befintlig bebyggelse. Husen behöver flyttas så att avståndet blir längre från befintlig bebyggelse. Dessutom kan behov finnas att de förändras och sänks. En annan struktur, med hänsyn tagen till områdets identitet, behöver inte skapa färre lägenheter. Det går inte att sammanfatta detta projekt bättre än ovan. Bygg gärna men SÄNK och FLYTTA husen från befintliga byggnader.

Två boende, kort 212 och 213

Anser att fem våningar är för högt för området. Tre, våningar borde vara max.

Boende, kort 243

Hur kommer det sig att hus nummer 5 i ärende 2012-18011, som är samma hus som togs bort från ärende 2016-15389, nu är tillbaka? I samrådsredogörelse Mäläräng står att läsa:

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

Nu är alltså samma hus tillbaka utan någon justering enligt kommentaren i 2016-15389 eller någon ny studie kring dess utformning. Det är inte acceptabelt.

Avseende husen längs Bredängsvägen så är de mycket märkligt placerade och passar dåligt in i området. På Bredängssidan finns par/radhus och på Mälärhöjdssidan finns villor. Det är enkelt att se på planskisserna att huskropparna både i "fotprint" och höjd sticker ut ordentligt. Att bygga dessa upp till 22 meter höga hus med sammanlagt 170 lägenheter i förhoppning att skapa en koppling mellan stadsdelarna blir inte bara estetiskt fel utan bildar snarare en ny typ av barriär mellan områdena. Dessutom är Bredängsvägen starkt stigande vilket innebär att hus nummer 3 och 5 kommer bli väldigt dominerade, särskilt med tanke på att villorna som ligger bara 50 meter ner på Ugglemossevägen ligger ca 3-5 meter lägre i höjdskillnad. De husen, och även delvis husen på Tunnbindargränd, kommer definitivt att hamna i solskugga under sommarhalvåret och kontrasten mellan bebyggelsen i korsningen kommer bli alldeles för stor. Husen behöver sänkas med 2-3 våningar för att inte bli som "torn" i området.

Bredängsvägen är idag väldigt trafikerad och att smalna av vägen, bygga 170 lägenheter och inte möjliggöra någon ytterligare parkering kommer skapa kaos i utfarten mot E4:an. Redan idag parkerar många som bor i Bredäng längs Ugglemossvägen. Med ytterligare 170 lägenheter kommer det driva mycket mer trafik in i villaområdet där det bor många barnfamiljer.

Boende, kort 241

I tidningen Mitt i Söderort står det att ett 5 våningshus skall byggas söder om Ugglemossvägen, hus 5. Dessutom återvinningscentralen med 9 stycken avfallstunnor ska försvinna. Om hus 5 skall byggas måste återvinningscentralen flyttas och göras minst dubbelt så stor eftersom avfall från alla 5 nya hus skall tas om hand förutom allt avfall från villor i Mälarhöjden. Dessutom måste, om hus 5 skall byggas först en stor del av berget sprängas bort så att det blir ca 6 m höga lodrätta bergväggar som boendet ska titta på.

Dessutom är höjden på 1, 2 och 3 för stor och flera villaägare får ett 5 våningar högt hus nära tomtgränsen.

Ytterligare kritik mot detta förslag med 5 våningar höga hus är att stadsplanerare Tara Nezhadi påstår att Bredängsvägen blir mer levande och trygg med dessa höga hus. Det är ett påstående som saknas vetenskapliga grund och är helt osakligt att en gata blir mera levande och trygg med 5 våningar höga hus än en gata med 2 eller 3 våningar höga hus. Det går att till exempel att bygga 2- vånings radhus som redan finns i området och det blir inte mindre levande och otryggt för detta.

Boende, kort 253

Jag har tagit del av detaljplanen och blev minst sagt förtvivlad över att man planerar ett så stort huskomplex på ett så litet område. Jag har bott i radhusområdet intill sedan 1982 och har redan varit med om att skog togs ner i syfte att 1999 bygga de tvåvåningshus som nu ligger alldeles vid början av Lilla Sällskapetets väg. Tvåvåningshus som tack och lov smälter in förhållandevis väl. Att nu uppföra femvåningshus intill övergår mitt förstånd. Låt det lilla grönområde som finns få vara kvar. Det skänker oss något vilsamt att se på och fungerar som avskiljare.

Boende, kort 260 och 279

Jag måste få framföra min överklagan på bygget vid konduktören (Bredängsvägen). Ni skriver att det ska bli stadslikt men det håller jag inte med om. Det är stora schabrak till hus, som liknar mer ett modernt sjukhus. Jag önskar att husen skulle passa in mer i "småstads-idyllen" och grönskan. Jag önskar att husen skulle vara max 3 våningar och inte så breda så det får plats med grönska mellan huskropparna. Dessutom borde husen på höger sida flyttas

längre ner, där det är mer berg och större andel skog som delvis skulle kunna bevaras, så att inte hela grönområdet försvinner vid radhusen. Snälla förstör inte vårt fina bostadsområde som ändå är lummigt men ändå så nära stadens alla erbjudande. Bygg så ni höjer värdet och hyllar Bredäng snarare än att förstärka "förortstämpeln".

Boende, kort 281

Kan man lita på politiker?

För 2-3 år sedan när ett mindre (4-våningshus) var på gång så motsatte sig Moderaterna. Det passar inte in i området, det är för högt. Sen fick dom makten, YES tänkte vi, äntligen besinnar dom sig och bygger något som passar in.

Helt plötsligt passar då ett 5-våningshus som är ännu större in! Det är alltså ca 13 meter högt och står ca 13 meter från vår tomtgräns. Alltså ca 23 meter vägg till vägg! Varför röstar vi? Tänker att politiker ska lyssna på folket, och nu är ALLA närboende väldigt upprörda över detta, så varför lyssnar man inte?

Solstudien

Såg en bild som var tagen kl. 15 (då några hus låg helt i skugga). Kan ni göra en solstudie från kl. 12 – 15 under månaderna April, Maj, juni, Juli, Augusti, September. Alltså dom månader då vi nyttjar framsidan för det är där som solen är. Hur många timmar skugga blir det?

Värdeminskning

Om man ska köpa ett hus på Backvindeln där du har 115 hus som ligger rätt trevligt till. Sen har du 5 hus (en huskropp) som ligger alldeles precis bredvid ett 13 meter högt hus så att man knappt ser himlen. Påverkar det priset? Kan man få kompensation för sådana här saker? Tänker att ett 3-våningshus som ligger 30 meter bort hade ingen brytt sig om, vet att områden måste expandera och tydligen vill man att nya hus ska flyta in i omgivningen.

Kommer vi nu att få en massa människor som nyttjar och håller till alldeles bredvid oss så att det blir fullt liv från att ha varit rätt lugnt och skönt? Det vi betalade för.

Sprängningen

När dom sprängde på andra sidan Bredängsvägen ca 150 meter bort då uppkom en massa sprickor på insidan av vårt hus. Vi hade även dit besiktningsmän som tittade på det och avskrev det givetvis. Kan vi nu fota före och efter och det gäller som bevis? Jag arbetade hemifrån den tiden och vissa sprängningar gjorde så att man fysiskt lämnade golvet, det var rätt obehagligt, det skullrade bland glasen. Och även då när vi påpekade sprickorna som man faktiskt kunde påvisa så fick vi nej, vi kan inte bevisa att det var sprängningen som

gjorde dessa. Sen står husen på sand så det blir förskjutningar, det har vi levt med i 12 år. Så vissa delar har vi fått måla om pga sprickor. Med det sagt, hur stora kan förskjutningarna bli nu när dom spränger så nära? Tänkte att om dörrar mm blir så skreva så att dom inte går att öppna? Känns väldigt obehagligt.

En parentes: Vår hund som är hemma på dagarna, behöver vi skaffa hunddagis nu för 4 000kr/mån under dom månader som dom spränger?

Naturen /miljön

Förstår inte hur ni får detta att flyta ihop med ett 5-våningshus. Om jag får generalisera lite för att förklara hur allt flyter ihop så flyttar man till ett område av en anledning. Höghusområden för lite billigare boende. Innanför tullarna för närhet och nöje. Till ett radhusområde för lite natur och lugn. Till en villa för enskildhet/privat o s v. I vilket av dessa områden tycker ni att ett 5-våningshus flyter in i och passar bra? Ni vill få Mälardalshöjden att flyta ihop med Bredäng genom att flytta över den ännu större Bredängsstilen i Mälardalshöjden? För när jag står på min tomt så ser jag inga 5-våningshus idag, inte ens om jag tittar mot Bredäng. Trafikbelastning och avgaser. Visst har man problem med det inne i stan. Vill man nu närma sig även i närområden? Bara en fråga på varför man ska centralisera alla hus och inte istället låta Stockholm flyta ut.

Varför?

Varför ska man ha in så mycket mer folk i området? Det finns väl en massa outnyttjad yta inom Stockholm? Är det viktigt att Bonava tjänar en massa mer pengar för att huset står i Mälardalshöjden enligt politikerna? Är det viktigt att dom tjänar på 150 lägenheter istället för 50? Är Bonava viktigare än dom boende som redan bor där? För ingen med synen i behåll kan påstå att detta flyter in i ett radhus och villaområde hur fint än en designer målat upp bilderna.

Öppen fråga

Varför bygger man inte stora hus nedanför glasinsamlingen, alltså nedanför korsningen med Ugglemossvägen. Den delen som är skog där skulle ingen bry sig om att det står 5-våningshus. Det skulle nästan bara göra det trevligare samt att man skulle få ner farten på trafiken. Då får man in önskat antal boende men:

Vart kommer det nya fotbollsplaner och idrottshallar nu när det kommer in en massa nya bostäder? Det är ju kris redan idag med tider samtidigt som vi har ungdomsproblem. Träningar som börjar kl. 15 eller 16 är inte ovanligt. Så alla föräldrar som inte har flexibla jobb, där får ungarna hänga på gatan istället, krasst uttryckt.

Barackerna som står på Mälarhöjdens skola, ska dom barackerna bli fler nu? Gymnastiksalarna som är för små, barnen måste ofta gå till andra skolors gymnastiksal (trafikfara mm) har ni någon plan på att göra detta bättre?

Varför dessa frågor? Jo för att dom är väldigt relevanta när man faktiskt flyttar in än mer folk i området.

Avslutning

Vart väldigt många funderingar av detta också men det är ju bara för att man blir så förbannad när ni tillåter detta. Ett trevåningshus 25-30 meter bort berör ingen men detta är ju helt sjukt.

Två boende, kort 257

Byggnader

Idag finns en harmonisk övergång från befintliga flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Föreslagna flerbostadshus passar inte in bland befintliga bostäder och natursköna områden. Föreslagna flerbostadshusplanförslag placeras för nära befintliga byggnader och är för höga med sina fem våningar. Föreslagna flerbostadshus kommer ta bort väldigt mycket sol och leda till kraftig insyn för oss som är boende i området. Detta kommer att påverka värdet av befintliga bostäder negativt på grund av förtätning och minskade natursköna områden. Det ekonomiska är kanske inget ni tar hänsyn till, men för oss som bor på Backvindeln 81 och enligt förslaget ska få en kolossbyggnad långt över trädtopparna bara några meter från vårt hus är det en fullständig katastrof. Inte bara ekonomiskt utan trivselmässigt både i hemmet, utanför och för helhetsbilden av området.

Buller

Ökad fordonstrafik i området innebär ökad ljudnivå/buller för oss boende intill Bredängsvägen.

Trafiksäkerhet

Ökad trafiksituation kräver ökad säkerhet då risken för olyckor kommer att öka. Trafiksäkerheten längs Bredängsvägen är idag undermålig och kommer att öka då gångfartsdelarna påverkas än mer negativt då det kommer att bli transporter till och från fastigheterna. Farligt gods kommer att transporteras till och från fastigheterna (framgår att det är föreslaget verksamheter i bottenvåning). Skyddsavstånd saknas för att undvika fysisk konflikt (till exempel som följd av avåkning).

Miljö

Ökad fordonstrafik innebär mer luftföroreningar. Detta medför oskäligt ökade avgasutsläpp och vilket vi som bor intill

Bredängsvägen orättvist kommer att straffas med. Anser att detta inte gynnar vare sig miljön eller oss som bor här. Befintligt djurliv påverkas negativt när naturmarken minskar.

Geoteknik

Eventuella sprängningar i berg kan bli förödande för kringliggande bostäder och boende. Många fastigheter är känsliga för geologiska skakningar. Radonhalterna vid eventuella borrhinar/sprängningar i berg/mark kan komma att påverka boende och djurliv negativt i området. I bedömningen om sprängningsarbeten från Nitro Consult finns felaktigheter kring husens . Befintlig bebyggelse kommer inte klara sprängningsarbeten i berget så nära, vi har tidigare haft problem när JM byggde betydligt längre bort, då tog inget ansvar.

Vatten

Befintlig färskvattentillförsel och tillgång kan påverkas under eventuell byggtid till färdiga konstruktioner.

Elektricitet

Befintlig elektricitetstillförsel och tillgång kan påverkas under eventuell byggtid till färdiga konstruktioner.

Boende, kort 262

Förtydligande av problem med sprängningar.

För tre år sedan byggdes det nya hus vid Vita Liljans väg i Bredäng. Det närmaste huset till Backvindeln är nummer 17 och det ligger fågelvägen 126 meter från radhusområdet. Trots detta avstånd fick de närmaste husen på Backvindeln flera skador, vissa till och med omfattande skador. Således är det svårt att acceptera sprängningar på ett mycket kortare avstånd som kan medföra ytterligare skador.

176 boende, kort 264, 273 och 288

Sammanfattning

Vi boende i nära anslutning till detta detaljplaneförslag är inte emot att man bygger på anvisad plats, men vänder oss i starkast möjliga ordalag emot den volym och omfattning som presenteras.

Nuvarande förslag innebär en kraftig försämring av boendemiljön i form av skuggning av hus och uteplatser under eftermiddagstimmarna, samt en enorm insyn på en plats som idag är så gott som helt insynsskyddad. Då byggnaderna planeras på en höjd ovanför upplevs dessutom de tänkte husen ännu högre och förstärker den mycket avvikande volymen.

Vi hoppas att vi under granskningsperioden varit mycket tydliga i vår hållning, om att vi vill verka för att föra detta projekt framåt, i samråd med SBK, men att nuvarande förslag under inga omständigheter kommer att accepteras.

Även under tidigare samråd har vår inställning till detta förslag delats, och trots att SBK uttryckligen skrivit att man tar till sig och kommer att undersöka möjligheten att förändra förslaget har man inte gjort detta på någon punkt. Vi vill gärna att detta projekt snarast kan avslutas, med de nödvändiga förändringar som krävs, och hoppas därför att inriktningen från SBK framgent blir i samförstånd med drabbade boende.

Allmänt om processen

Vi boende har under granskningen upplevt att SBK överlag varit väldigt tillmötesgående, med rimlig responstid på den stora mängd mail som skickats. Då granskningen valt att göras under covid-19-restriktioner har ett fysiskt möte inte kunnat genomföras, men vi uppskattar att man ändå tagit tid för digitalt möte med möjlighet till direkta frågor.

Vi anser att projektet framställs i en genomgående positiv, ibland snedvriden vinkling vilket upplevs som att man vill dölja den negativa påverkan som även kommer med detta förslag. Ett av flera exempel är den information som skickats ut, som mer påminner om något en byggaktör skickar, med formuleringar såsom

"Genom placering, uppbrutna byggnadsvolymer och trappning i höjd följer och förstärker bebyggelsens platsenstopografi..."

"Hushöjderna trappas och skapar en intimare och mer nedbruten skala."

Bilderna i anslutning till denna text är mycket medvetet valda för att belysa enbart positiva sidor, kanske ett distraherande litet rådjur exempelvis. Det är lätt att tro att det är Bonava som står bakom och vi upplever att detta tillvägagångssätt skadar förtroendet om att SBK verkligen vill ta även berörda boendes intressen. Exempelvis skulle följande bild ge en helt annan uppfattning om förslaget, då det lyfter fram hur byggnaderna bryter av mot omgivningen och skapar en mur på höjden mellan stadsdelarna.





Stadens volymmål

Under Samråd 2018 framfördes av dåvarande handläggare ihärdigt att stadens volymmål har varit det främsta skälet till utformningen, vilket nuvarande politiska majoritet tydligt tonade ned och nyanserade i sin sammanfattning.

Sedan dess har antalet lägenheter ökat från 90 till 165st i samma huskroppar (inkl. 22 lgh för tillkommen byggnad, främst framdrivet av byggaktören i avseende att öka den ekonomiska vinsten.

Det framgår med önskvärd tydlighet att det är fullt möjligt att sänka antalet våningar, samt justera husen placering och ändå nå tillfredsställande antal lägenheter för ett högre mål. 90 lägenheter skulle således kunna tas fram även genom att minska med två våningsplan. 90 lägenheter som fortsatt är väldigt mycket för en så liten yta i anspråk.

Skuggning & Insyn

De i särklass viktigaste skälen till att vi opponerar oss mot detta förslag är höjden och volymen - vilket orsakar

- skuggning av eftermiddagssol under större delen av sommarhalvåret

- en dramatisk ökning av insyn från 100-talet lägenheter på en höjd ovanför villatomter.

Villorna på Ugglemossvägen byggdes (1968-69) med en genomtänkt tanke av att placera gårdsplanen på baksidan med anslutning till en allmänning/sluttning. Detta förslag förstör denna tanke, och mycket liten, om någon hänsyn har tagits till boende. Vi är medvetna om att stadens behov av att växa och bygga bostäder väger tungt, men anser att utformningen kan göras med väsentligt mindre påverkan kring insyn och skuggning som följd. Exempelvis har även tidigare framförts att valet av 2-plansradhus (likt Ålgrytevägen), eller trevåningsbostadshus med en närmare anknytning till terrängen bättre skulle smälta in och knyta ihop radhus- samt villaområdet.

Solstudier

För att kunna avgöra hur ett förslag bidrar till skuggning har vi boende endast haft tillgång till den solstudie som Bonava tagit fram. Bonava är jävigt part i detta ärende, vilket bör diskvalificera dessa studier som underlag för beslut.

Efter påtryckning har SBK tagit fram en 3D-modell som visar med stor tydlighet att skuggningen av uteplatser och hus är värre än tidigare kommunicerat. Vi uppskattar mycket att vi fått ta del av denna modell, men vill ändå lyfta fram att det är skandalöst att först vecka innan deadline för granskning få tillgång till detta.

De solstudier som presenteras tar inte hänsyn till dagsljusinsläpp, utan endast direkt solljus, vilket är något annat. Som anförs i en separat skrivelse (från boende Lilla Sällskapet's väg) så behöver en mer kompletterande studie göras för att visa hur dagsljusinsläppet påverkas för de närmaste drabbade boende.

Arkitektur & Gestaltning

Husen vid fastighet Konduktrisen utgör tillsammans med omkringliggande gator 99 stycken närmast identiska hus. De har byggts med en helhetstanke och man har endast fått använda tre olika färger till fasaderna genom åren. De tilltänkta husen må vara estetiskt tilltalande, men ingenting i utförandet knyter an till omgivningen, varken husen på Backvindeln, Lilla Sällskapet's väg, Ugglemossvägen eller det naturliga förutsättningarna. Dagens skogsparti, som idag tar upp skalförändringen mellan radhusen och villorna, tappar helt sin funktion, och blir istället ett exklusivt grönområde inklämt mellan höghus och ett fåtal villatomter. Ingenstans, från Västertorp T-bana till aktuell plats finns något högre än fyravåningshus och valet av att göra femvåningshus på gatans högsta punkt ger en grotesk skalförskjutning i denna miljö. Även om det är uttalat att göra Bredängsvägen mer stadsmässig går detta att göra utan att för den delen bryta av områdets karaktär på detta brutala sätt.

Park & Grönområden

Vi är förstående till att stadens expansion och behovet av bostäder innebär att grönområden försvinner. Det är dock med en sorg vi konstaterar att området efter område byggs ut, och att det inte framgår hur staden resonerar kring "grönkompensation".

Gator & Trafik

Vi ställer oss frågande till placeringen och omfattningen på nämnda yta utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den täta koncentrationen av lägenheter och hus görs runt en korsning nedanför ett krön som dessutom är en lång kurva med mycket begränsad sikt.

Flödet av fotgängare, cyklister men inte minst bilar kommer givetvis att öka enormt med en så stor tänkt utbyggnad och

koncentreras till en redan trafikfarlig del av Bredängsvägen. Den tilltänkta parkeringsut-/infarten är dessutom placerad mitt i just nämnda kurva. Vi ställer oss frågande till om förslagna åtgärden kommer att räcka för att skapa en säker trafiksituation.

I övrigt ser vi att problem kommer att uppstå vad gäller befintliga parkeringsmöjligheter. Var kommer alla nya bilar att kunna parkera? Förslaget med 165 lägenheter riskerar att våldsamt öka antalet bilar på en mycket liten yta. Det tilltänkta parkeringsgaraget kommer inte att räcka till för alla nya bilar, även med parkeringsfickor. Detta kommer att leda till ett stort ökat antal av parkerade bilar på villagatorna, vars effekt på trafiksäkerhet, snöröjning och framkomlighet behöver utvärderas grundligare.

Teknisk försörjning

På den plats man tänker sig hus 5 finns idag en ÅVC som är mycket flitigt använd av de boende i området. När ÅVC Sättra försvinner bör förväntas ett ännu större behov av lokala återvinningsstationer som minskar transporter till och från ÅVC. Förslagsvis skulle därför denna lokala ÅVC kunna finnas kvar på bekostnad av att man flyttar/minskar på hus 3.

Hälsa & Säkerhet

Ett argument som lyfts kring detta projekt, är att göra området trygga - "få fler ögon". Vi ställer oss frågande kring hur väl underbyggt detta argument är. Denna del av Mälärhöjden/Bredäng är inte otrygg, under snarare ett av de lugnaste partierna i området. Angående hälsa - se vänligen separat inlägg från Lilla Sällskapet väg om minskat dagsljusinsläpp.

Sprängning

Ett avsnitt vi boende är uppriktigt oroliga för, är de skador sprängning kommer att orsaka. Tidigare sprängningar betydligt längre bort har gett skador vid Backvindeln och skalv i övriga hus. I detta fall rör det sig om enorma mängder berg i dagen som ska sprängas för ett i sammanhanget enormt garage. SBK själva har i E2018-03400 (Miljö- & Klimaspekter) lyft att berg i dagen medför förhöjd risk vid sprängarbeten. Nitro Consult har både till Samråd samt Granskning gjort fel antagande kring husgrunden av fastigheterna längs med Ugglemossvägen. Dessa hus står inte som platta på mark utan på lättbetongblock som med tiden blivit väldigt porösa. Något som lätt kan verifieras, och som vi boende av erfarenhet upptäckt vid renoveringar. Utöver felaktigheter i husens konstruktion skulle även de geologiska studierna kompletteras för att fastställa vad som är lera, morän samt berg under berörda fastigheter. Vi efterlyser därför en ny, grundlig undersökning för att

säkerställa att underlagen är korrekta, samt en oberoende besiktning före, under samt efter av samtliga berörda hus.

Integration

Vi är mycket medvetna om den stora socioekonomiska skillnad som finns mellan stadsdelarna, och välkomnar alla initiativ för att överbrygga dessa. Vi ställer oss mycket tveksamma kring hur detta bygge kan ändra något i detta avseende, snarare är vi oroadade att en betongmur ökar avståndet.

För att följa områdets karaktär, och bygga ihop området skulle det vara mycket lämpligare att bygga stadsradhus, eller flerbostadshus om 2-3 våningar liknande den förtätning som sker i villaområdet. Genom att bygga drygt 20 meter höga femvåningsbyggnader på stadsdelsgränsen skulle man på ett olyckligt sätt cementera var stadsdelsgränsen går skapa en bokstavlig mur mellan två stadsdelar.

Det är inte heller troligt att detta område kommer att få någon betydande näringsverksamhet, vilket Stadens egen handelsstudie visar. Även med Mälaräng blir detta inte någon naturlig mötesplats för boende från de olika stadsdelarna.

Ekonomi och Bonavas roll

Vi anser att Bonava i detta projekt har fått en orimlig fördel och ekonomisk vinning.

Sedan samrådet har markanvisningen utökats med en byggnad (hus 5), och det har inte framkommit i mail-växling vilken annan aktör som därmed förlorat detsamma.

Vidare har

- Markanvisningen gjorts som direktanvisning, dvs ingen konkurrens.
- Pris per BTA satts till 6250, med regleringar enligt tabell (idag 11500)
- man inga krav på hyresrätt utan endast bostadsrätt
- tillåtit Bonava att ändra från 90 till 145 lägenheter i samma volym (+22lgh i Hus 5)

Bonava har av staden fått ett anmärkningsvärt lågt pris, sett till den bostadsutveckling som var känd vid förlängning 2020, samt givet att husen till majoriteten kommer att ligga i Mälarhöjden, ett område med väldigt höga bostadspriser. Att staden på förvisso goda grunder vill få fler bostadsrätter i denna del, stärker vår tro att Bonava har väldigt goda ekonomiska fördelar i detta projekt.

Under granskningen har vi tagit kontakt med Bonavas projektledare som avböjer alla frågor och har hänvisat till SBK.

Även för staden är ekonomin i detta projekt mycket god, och man räknade vid underlag 2018 med en vinst om 52 Miljoner kronor.

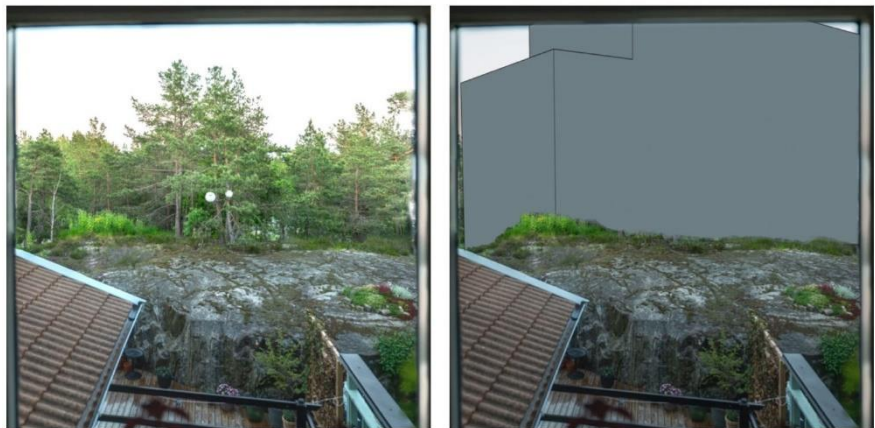
Vår slutsats är att det finns mycket gott utrymme att drastiskt minska volymen på husen utan att äventyra stadens ekonomi, och fortfarande tillåta en anseelig vinst till byggaktören.

Skola

Det råder en mycket stor brist på skolor och omsorgsplatser i det aktuella området, vilket inte kommer att hjälpas av att på en så koncentrerad yta bygga 165 lgh. Vi boende upplever en eskalerande förtätning i villaområdet, vilket parallellt ökar trycket på Mälarhöjdsskolan som, liksom Slättgårdsskolan redan har svårt att finna plats åt alla sökande barn och elever. Det finns planer på en ny skola vid Slättgårdsvägen, men då denna utbyggnad ligger så långt fram i tiden ser att vi att denna omfattning av lägenheter kommer att skapa ett mycket stora problem vad gäller skolplatser.

20 boende, kort 287

3D-modelleringen samt solstudien visar endast hur det tänkta projektet Konduktören påverkar direkt solljus. Vad som däremot inte studerats är direkt dagsljus. En mulen dag finns inget direkt solljus, likväl dagsljus. Såväl 3D-modellen som solstudierna tar alltså ingenstans hänsyn till dagsljusbortfallet som för vissa omkringliggande byggnader förväntas bli avsevärt.



Hus 4 planeras ligga drygt 12 meter från radhustomten. Höjden för Hus 4 anges vara drygt 12 meter närmast radhusen, ca dubbelt så högt som radhusen.

Modellen bygger på tillgängliga data från 3D-modell. Bilden ovan motsvarar det mänskliga ögats perspektiv.

Nedanstående bild är en extrem vidvinkel (10 mm). Båda betraktelsepunkter är 25 cm från fönsterglaset.



Det framgår tydligt att mer halva himlen skymms av Hus 4. Effekten ökar med avståndet till fönstret och redan en meter in i bostaden är hela himlen skymd av Hus 4. På våningen under blir denna effekt än större. Det direkta dagsljusinsläppet kommer därmed mer än halveras.

Solstudien och 3D-modellen kan endast visa på skuggning av direkt solljus och utgör inget underlag för hur de nya byggnaderna påverkar omgivande bostäders tillgång till direkt dagsljus. Bonava har varken presenterat underlag där minskat ljusinsläpp beräknats eller någon som helst konsekvensanalys av vilka följder det kan förväntas få med hänsyn till framförallt hälsa och barnperspektiv.

Till detta har vi även synpunkter på såväl insyn, val av fasadfärg (svart/mörkgrå, vilket ytterligare påverkar reflekterat dagsljus) och den omedelbara placeringen av Hus 4. Vi ser dock nyttan i att fler bostäder byggs men vi är inte beredda att kompromissa med drastiskt minskat dagsljusinsläpp och de konsekvenser för hälsan som det medför. Av exemplet ovan kan man dock sluta sig till att ett trevåningshus, istället för ett med fem våningar, inte hade påverkat kringliggande radhus i samma utsträckning.

I avsaknad av en heltäckande studie på hur minskat ljusinsläpp påverkar oss boende yrkar vi på att planförslaget avslås. Alternativt bör de nya byggnaderna under inga omständigheter överstiga tre våningar.

Övriga sakägare

Två boende, kort 236

-Idag finns en harmonisk övergång från befintliga flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Föreslagna flerbostadshus passar inte in bland befintliga bostäder och natursköna områden.

-Föreslagna flerbostadshus placeras för nära befintliga byggnader och är för höga med sina fem våningar.

-Detta kommer att påverka värdet av befintliga bostäder negativt p g a förtätning och minskade natursköna områden.

-Befintlig trafiksituation påverkas negativt vid ett eventuellt byggande (Bredängsvägen är en genomfartsväg för boende ned mot riksväg E4/E20).

-Kollektivtrafiken är redan idag hårt ansträngd vilket gör den än mer sårbar för befintliga boende i området om befolkningmängden ökar än mer i området.

-Ökad fordonstrafik i området innebär ökad ljudnivå/buller för oss boende intill Bredängsvägen.

-Ökad trafiksituation kräver ökad säkerhet då risken för olyckor kommer att öka. Trafiksäkerheten längs Bredängsvägen är idag undermålig och kommer att öka då gångfartsdelarna påverkas än mer negativt då det kommer att bli transporter till och från

fastigheterna.

-Farligt gods kommer att transporteras till och från fastigheterna (framgår att det är föreslaget verksamheter i bottenvåning).

Skyddsavstånd saknas för att undvika fysisk konflikt (till exempel som följd av avåkning).

-Ökad fordonstrafik innebär mer luftföroreningar. Detta medför oskäligt ökade avgasutsläpp och vilket vi som bor intill Bredängsvägen orättvist kommer att straffas med. Anser att detta inte gynnar vare sig miljön eller oss som bor här.

-Befintligt djurliv påverkas negativt när naturmarken minskar.

-Eventuella sprängningar i berg kan bli förödande för kringliggande bostäder och boende.

-Många fastigheter är känsliga för geologiska skakningar.

-Radonhalterna vid eventuella borrhinar/sprängningar i berg/mark kan komma att påverka boende och djurliv negativt i området

-Befintlig färskvattentillförsel och tillgång kan påverkas under eventuell byggtid till färdiga konstruktioner.

Övriga

Boende, kort 201

Ej till 5 våningar. Bygg 3 våningshus. Hus 1 kommer förstöra en stor del av berget som används mycket av förskolor, hundägare och dagmammor.

Boende, kort 192 och 193

Vi har föreslagit att en alternativ infartsväg till radhusområdet på Backvindeln etableras mellan Backvindeln och Bredängsvägen.

Boende, kort 208 och 282

Ska ni bygga så får ni hitta platser där man bygger på redan exploaterad mark. Vi behöver våra skogspartier och berg. Berg kan inte växa tillbaka.

Jag skulle gärna vilja förstå hur stadsdelen lever upp till hållbarhetsmål (sociala eller ekologiska) genom att spränga berg för garage eller avverka träd för ny bebyggelse?

Varför bygger ni inte på befintliga hus, parkeringsplatser, över vägar eller f d industriområden som nu är oanvända eller underutnyttjade?

Varför hyvlar ni därtill av Sättras naturreservat på Älgrytevägen som ju faktiskt är ett reservat? Hur är det socialt hållbart?

Om man nödvändigtvis ska ta bort mer natur som djur bor på och är beroende av och vår luft kommer ifrån så undrar jag hur man kompenserar för det mitt i brinnande klimatkris? Ni har inte som

krav på byggherrar att ersätta området med växter som finns genom gröna tak eller vertikala trädgårdar. Varför inte?

Grönytefaktorn är ett trubbigt instrument, hur använder ni det i enlighet med syftet att främja grön och blåytorna? På Lilla Sällskapetets väg som byggdes 1965 behöll man befintlig skog som innergård, gör man det får man som byggherre inga poäng enligt grönytefaktorn idag, hur går det ihop med målet?

Hur ser matsäkerhetsplanen ut för området?

Fråga om social hållbarhet som ju är målet med Fokus Skärholmen: Hur skulle hyrorna se ut för fastigheterna kring Bredängsvägen och har de barn som växer upp i området idag råd med dessa månatliga utgifter?

Medborgarkunskap - när ni planerar för exploatering - varför använder ni er inte av stadsdelens boende för att utröna hur man varsamt kan utöka bostadsbeståndet utan att göra avkall på naturvärden på det brutala sätt som görs? Som man frågar får man svar menar jag.

Social hållbarhet - hur ser kraven ut för exploatering av naturresurser ut för producerande länder? Vilka ramar får byggherrar och deras underleverantörer för de materialval som görs i anslutning till tilltänkt bebyggelse?

Ja det var några reflektioner och synpunkter från en Bredängsälskare som försöker tänka på och hjälpa till att sörja för alla invånare, både skattebetalande och de utan betalningsförmåga (läs djur, varelser och arbetslösa), och kommande generationer!

Boende, kort 226

Jag tycker att gröna ytor behövs och det kan inte byggas överallt, det blir för tätt. Någon arkitekt har tidigare i historien tänkt till och låtit gröna ytor finnas nära bostäder.

Boende, kort 227

Jag är positiv till de här byggplanerna i det stora hela men det ser ut att bli alldeles för höga hus mellan villa-området och radhusområdet. -Det är viktigt att lyfta området kring Bredängsvägen som idag är som en dyster gräns med mycket trafik mellan Mälarhöjden och Bredäng. Det skulle räcka med 3 våningar så skulle det se mycket trevligare ut där och inte skugga lika mycket.

Huset som står placerat på grönområdes sida (där det nu är återvinningsstation) borde inte heller byggas! Det behöver vara lite öppet där stigen leder ut eller in i skogen, för att kännas mer tryggt. Räcker med husen i det andra skogspartiet, då det partiet inte används på samma sätt.

Boende, kort 265

Om planförslaget godkänns, när är första möjliga dag att byggnadsarbetet påbörjas? Hur länge kommer det att pågå?
Vilka är tidsramarna för: sprängning? Pålning?

När staden förtätas behövs det att vi tänker på helheten, och särskilt på hur mycket träden och naturmiljöer betyder för befolkningens hälsa, då de både bidrar till psykisk och fysisk hälsa samt är stadens gröna lungor som absorberar utsläpp.

Sätra 2:1 planeras att byggas på en plats där just träden och den lilla skogsmarken som finns där behöver få finnas kvar för de befintliga boende i närområdet, bl.a. eftersom området ligger nära motorvägen. Även om "befintlig naturmark" sparas så långt det är möjligt, så kommer närmiljön kraftigt försämrats då stora delar av berget och skogspartiet invid Bredängsvägen behöver sprängas bort för att ge plats åt de nya stora planerade byggnaderna. Dessa skogspartier används idag flitigt av närboende, av hundägare och förskoleklasser som en närliggande rekreationsplats som avskärmar från Bredängsvägen och motorvägen. Även djur som räv, rådjur och harar har sitt tillhåll där och en sådan naturmark är förstås viktig även för den biologiska mångfalden.

Jag anser att denna naturmiljö skall lämnas orörd och att dessa hus inte skall byggas av ovan nämnda anledningar.

Om de ändå kommer att byggas, vill jag att staden ställer krav på att byggandet på alla sätt kommer att vara miljömärkt och utföras på ett klimatsmart och miljömässigt säkert sätt i alla led och att detta redovisas tydligt innan bygget startar. Jag önskar tydlig och utförlig transparent information om vilka krav staden ställer på dem som i så fall kommer genomföra byggnationen.

Boende, kort 223

Det här bygget ser jag verkligen fram emot, det ligger så nära alla andra hus, så jag kommer kunna se rakt in i grannarnas sovrum utan att behöva kikare. Husen ligger så nära befintlig bebyggelse så det kommer kännas som att man tar del av grannarnas liv, lite som i en dokusåpa.

Boende, kort 224

Överlag tycker jag att detta är ett bra förslag.

Tillkomsten av bostäder och förändringen av Bredängsvägen karaktär är mycket positiv. Det är en bullrig och bildominerad väg att gå längs med. Många bilister kör alldeles för fort här idag. Speciellt längst upp på Bredängsvägen vid korsningen Lilla sällskapets väg kommer bilister från en sväng med och har begränsad sikt, samtidigt som flertalet som kommer från bussarna korsar Bredängsvägen till/från Lilla sällskapets väg på ett ställe där det inte finns ett övergångsställe. De övergångsställen som finns ligger ner för backen (åt båda håll) och blir en omväg som jag aldrig sett någon ta. Det är stor risk för allvarliga olyckor och går inte i linje med nollvisionen i trafiken. Ett nytt övergångsställe här skulle minska risken ytterligare, i kombination med den planerade sänkningen av hastighetsgränsen och gatans karaktär.

Som cyklist upplever jag Bredängsvägen som otrygg och cyklar alltid på trottoaren. Andra cyklar på vägen men det ser inte säkert ut med tanke på den höga hastigheten på vägen. En separerad cykelbana är utmärkt.

Som småbarnsförälder har jag använt naturmarken en hel del och tycker att det är viktigt att det finns fortsatt tillgång till den. För min dotter och mig är det en enkel plats att gå till som erbjuder en variation från annat i det absoluta närområdet. Vi brukar gå in där hus 1 är planerad. Även hus 5 utgör en entré till naturmark för oss idag, via stigen i backen. Det skulle vara fint att ha kvar en koppling upp på höjden även om hus 5 tillkommer. Och jag skulle också önska att det inte blev några gated communities av dessa nya hus, att området får lite av Bredängs varma öppenhet snarare än Mälarhöjdens inhägnade och uteslutande känsla.

Det jag tycker minst om med planerna är höjden på husen, som kommer att begränsa utsikten för många befintliga boende på Lilla sällskapets väg. Jag skulle verkligen önska att det husen någon våning lägre.

Boende, kort 242

Det är mycket bra. Flera av visionsbilderna visar en smalare Bredängsväg än idag med en ny rejäl cykelbana på östra sidan. Den är mycket angelägen och bör byggas hela vägen från Slätten till Bredängs centrum.

Boende, kort 245

Man tar bort gräsytor och bergig grönska som allmänheten idag som kan använda för enkelt tillgänglig rekreation och rörelse.

Områdets brist på just öppna gräsytor och bergig grönska som är öppen i direkt närhet är väl dokumenterad.

Min synpunkt är att området är färdigbyggt och att man ska behålla dessa rekreativa andningshål med grönska.

Boende, kort 246

Vi motsätter den planerade byggnationen längs med Bredängsvägen. Vi förstår projektet som sådant, men utförandet ser vi inte linjerar med de uppburna värden som staden vill uppnå. Den monumentala väggen som huskropparna demonstrerar ser vi inte leder till den naturliga bryggan mellan områdena som vill uppnås. Densiteten och höjden förskräcker! Höjden på byggnationen kommer dessutom skugga större delarna av det skyddsvärda 60-talsområdet, som gränsar mot Bredäng.

Bygg 2-3 våningshus med hänsyn tagen till topografin av Bredängsvägen.

Det är min bestämda uppfattning att staden har att balansera intressena mellan de som bor här nu och den exploatering som nu sker. I det planerade utförandet kommer vi att påverkas mer än vad som är rimligt, och vad jag anser nödvändigt - för att uppnå de uppburna värden som staden säger sig vilja uppnå.

Utförandet signalerar mer att det är ett byggbolags vinstintresse som fått råda över projektering - än stadens vurm om sina invånare och en hållbar utveckling av staden.

Boende, kort 276

Husen är för höga (5 våningar) och passar inte in i närområdet med parhus och villor. En risk- och konsekvensbeskrivning för villaområdets närmiljö saknas ur perspektivet trafik, buller, ökad belastning på områdets infrastruktur, sophantering, transporter mm. Exempel:

-Ökad trafik kommer öka risker för boende i området om inte ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder vidtas på Ugglemossvägen.

-Många barn passerar till och från skola och dagis och fritidsaktiviteter på Ugglemossvägen. Mer trafik från Bredängsvägen till Mälarhöjdens centrum kommer öka trafikrisker. Saknar risk och konsekvensbeskrivning av detta i projektbeskrivningen.

-Målet om att ”brygga” mellan Mälarhöjden och Bredäng misslyckas när en hög vägg av höghus mellan områdena byggs.

-Hur påverkas ljudbilden för de boende på Ugglemossvägen och närområden när höga hus byggs i närheten av befintliga? Saknar en bullerutredning och konsekvensbeskrivning för befintligt närområde inkl. sträckan Bredängsvägen -Lillsvängen.

Slutkommentar: Ni bygger bort områdets grönska och karaktär genom att föreslå flera höghus i ett villaområde. Höghusen kommer att försämra vardagen och boendemiljön för många i närområdet. Vi har våra hem här, och det borde betyda något i beslutsprocessen.

Boende, kort 248

1. Området som tas i anspråk är ett uppskattat grönområde för barn i området med kuperad mark och naturlig grönska vars yta nu kommer att kraftigt reduceras och orsaka en oönskad ändring av områdets karaktär.
2. Byggnationen kommer orsaka stor inverkan gällande ljusinsläpp för boende på intilliggande fastigheter.
3. Det finns redan i dagsläget inte tillräckligt med plats för barn i förskoleklass i Mälarhöjden utan barn blir placerade i andra stadsdelar.
4. Om syftet med byggnationen är ökad trygghet och säkerhet borde andra insatser, såsom hastighetsreducerande åtgärder på Bredängsvägen, i kombination med ökad närvaro av polis/väktare i Mälarhöjdens centrum/t-bana, vara ett bättre (och mer kostnadseffektivt) alternativ.

Boende, kort 250

-OM man vill bygga en mur mellan olika bostadsområden, OM man vill förstärka segregationen ytterligare då kan man bygga dessa stora, höga flerbostadshus.

Eftersom vi måste eftersträva ett samhälle där människan, naturen och boendemiljön är i centrum måste bostadsbyggandet ta hänsyn till detta.

-Befintlig bebyggelse intill kv Konduktören är ett fint exempel på detta; radhus, lägre flerbostadshus och villor samsas i en fin gemenskap. Den nya bebyggelsen måste införlivas i detta sammanhang. Det mest naturliga måste ju vara att fortsätta med radhus tillsammans med enstaka låga flerbostadshus.

-Den föreslagna bebyggelsen med dessa stora höga hus kommer att fungera som en gigantisk mur mellan de olika bostadsområdena och ytterligare förstärka segregationen. Det är något som vi i vårt samhälle gemensamt måste bekämpa, vi måste ha ett mänskligt tänk i vårt byggande av bostäder.

-Tänk om och tänk rätt! Stoppa dessa stora, höga byggnader!

Boende, kort 251

Bredängsvägen är skiljelinjen mellan två av Stockholms mest segregerade områden. Jag är helt för en integrering av dessa bostadsområden för att minska den segregation som råder eftersom segregation skadar vårt samhälle.

Men argumenten som lyfts fram i planförslaget där man vill skapa en mer stadslig gata som kopplar samman de båda områdena är inget jag kan se ens är nära den verklighet som jag ser dagligen. Vi bor här av en anledning, vi är inte ute efter stadsmiljö, som jag ser det är ingen hänsyn tagen till den miljö som råder. Förslaget är snarare raka motsatsen till det och kommer därför inte nå sitt syfte.

Ni ser en stadsgata, jag ser en stor mur mellan låg villabebyggelse i Mälarhöjden och låg radhusbebyggelse och låga flerbostadshus i Bredäng. Förklara gärna för mig hur ni tänker kring det? Har ni tagit hänsyn till radhusen på Backvindeln? Flera av dessa hus ligger väldigt nära Bredängsvägen. Förklara gärna hur de ska se att muren utanför deras radhus ska bidra till att minska segregationen!

Det finns flertalet höghus i Bredäng centrum, höga hus är kanske inte det man tänker på i första hand när det kommer till integrering. Men i denna del av Bredäng finns inga höga hus, villor i Mälarhöjden möter radhus och låga flerbostadshus i Bredäng. Varför förstöra det? Varför inte fortsätta i samma stil? Förklara för mig hur höga hus ska lösa problemen?

Det är därför högst olämpligt att tro att höga flerbostadshus ska vara botemedlet mot segregationen och knyta samman våra områden. Att tro att det ska bli en stadslik miljö, som vadå och varför? och vilka ska bo och ha näringsverksamhet där? Vilka ska besöka dessa lokaler och ens ha råd att bedriva verksamhet där när kundunderlaget kommer vara lågt. Och hur ska det bidra till minskad segregation? Det finns inget som talar för att förslaget kommer bli som ni hoppas.

Jag är för integrering och social hållbarhet, jag har heller inget emot förtätning men inte till vilket pris som helst! Inte när syftet inte tar hänsyn till verkligheten och inte när man inte tar hänsyn till de som bor där.

Vill ni integrera Bredäng och Mälarhöjden och vill ni skapa en mindre knivskarp gräns mellan dessa segregerade områden? Då skulle jag satsa på en förtätning i form av radhus i kombination med låga flerbostadshus med max tre våningar och inga butikslokaler. Bygg trevligt så att ni lockar folk att bo där istället! Bygg hållbart och då menar jag ekonomiskt - att folk ska ha råd att bo där, miljömässigt och framförallt socialt hållbart. Det är alltid viktigt men kanske ännu viktigare här.

Jag är rädd för att detta förslag bara gynnar ekonomiska intressen hos det byggföretag som fått köpa marken. Men oavsett om ni hävdar annat så tror jag att de sociala aspekterna är väldigt viktiga just för att segregationen är så stor. Gör den inte värre!

Boende, kort 252

Jag finner detaljplanen mycket olyckligt och orimligt att stora femvåningskomplex planeras att byggas på en mycket liten yta. En yta som nu är ett grönområde som skänker stor glädje för oss boende i området.

Att ta bort det lilla grönområdet och ytterligare förtäta är irreversibelt. Hus med fem våningar är orimligt att uppföra och kommer att förstöra för oss som redan bor här. Jag anser inte att sådan bebyggelse smälter in jämte radhusområdet uppfört under 1960-talet.

Boende, kort 254

Detta är ett område från 1960-talet och skall icke ha ett 5 våningshus på det lilla grönområde som vetter från Lilla Sällskapets väg mot Bredängsvägen.

Vi boende är starkt negativa och kräver att era planer omvärderas, kraftigt.

Boende, kort 278

Jag tycker det är en lämplig plats för bebyggelse och medför vinster för närmiljön då det bygger ihop Bredäng och Mälarhöjden och skapare en tryggare trafikmiljö med bättre cykelbanor och kollektivtrafik. Tråkigt bara att det är bostadsrätter i det här läget nära Mälarhöjden. Det hade varit bättre med hyresrätter för den sociala hållbarheten. Jag hoppas det blir hyresrätter på Mälaräng.

Boende, kort 280

Vid bygget på Vita liljans väg blev det sprickor i befintliga hus. Hur säkerställer ni att det inte uppstår den här gången vid garage- och husbygget?

Kommer Bredängsvägen bli avspärrad under bygget? I så fall hur länge?

Hur underlättar ni för boende att fortsätta källsortera när den nuvarande återvinningsstationen försvinner?

100% av de planerade husen blir bostadsrätter, varför då? Varför blir det ingen variation? Det behövs ju fler hyresrätter.

Grönområdeskompensationen låter pinsamt futtig med tanke på hus 1 och 2:s placering. Barn behöver riktiga träd och stenar att leka i, på och kring. Mina grannar är ofta ute där med sina barn och leker. Själv tycker jag om att bo i en förort för det finns mycket grönska och det är luftigt mellan husen. Varför lägger ni till extra hus då? Hus 3, 4 och 5 har en logisk placering då dessa grässlånter inte tillför mycket med avseende på rekreation och biologisk mångfald, medan hus 1 och 2 borde placeras någon annanstans.

Vad kommer de planerade husen innehålla för klimatsmarta lösningar? Återanvänds gammalt byggmaterial tex?

Cykelbanan ser smal ut. Är den dubbelriktad? Det borde den vara, särskilt med tanken på att trafiken kommer öka när alla nya personer flyttat in. Eller är det blandad gång- och cykelbana på Bredängssidan?

Hus ungefär som Rebeckorna (på Rebeckagatan) hade passat så mycket bättre än hus 1 och 2 för att binda ihop nya hus med befintlig bebyggelse. Varför finns inte något sådant förslag? De föreslagna husen ser verkligen tråkiga ut.

Jag avskyr ”stadsmässiga gator”, antingen får ni utforma förslagen annorlunda eller sälja in dem under ett annat namn. Jag bor ju inte i en förort för att jag vill ha det som i innerstan (trångt och smutsigt).

Boende, kort 255

Har följt den gigantiska omvandlingen av området Mälarhöjden-Bredäng där det ska klämmas in flera tusen nya hushåll. Förutom bl a Mälaräng, Kastanjeparken, Fader Bergström så är det nu området vid Ugglemossvägens slut och Bredängsvägen som plötsligt ska få 166 lägenheter mot tidigare 90 lägenheter. Ambition att minska det sociala avståndet mellan Bredäng och Mälarhöjden blir i det föreslagna området precis tvärtom. Här förstärks höghuskänslan i Bredäng med de föreslagna höga husen som dessutom kommer att skugga villorna på Ugglemossvägen, jättekul för dem! Vad är anledningen att bygga på höjden, förutom att få in maximalt med bostäder? Det blir på bekostnad av ambitionen att minska avståndet mellan stadsdelarna.

Intressant också att fundera på vem som ska bo i de nya husen. Vem kommer att ha råd, speciellt med tanke på förslagen i riksdagen om marknadshyror på nybyggen. Blir det hyreslägenheter eller bostadsrätter? Här kommer man väl precis som i Mälarängsförslaget att prata om närhet till Mälarhöjden och inte närhet till Bredäng. (Mälaräng inte Bredhöjden!!) då det närmar sig byggnation och försäljning.

Begreppet stadsgata förs också numera fram vid alla nya förslag på att bygga bort gamla villaområden i Stockholms utkanter. Bromma. Mälarhöjden, Enskede m fl. Är det finare med stadsgata eller varför har begreppet fått sådan kraft. Är det för att kunna få in fler hus direkt mot trottoaren så att det inte finns något grönområde utanför husen. Med gröna områden blir det ju inte effektiv bostadsmark. Men människor ska väl trivas också!

Sammantaget: en lång protest mot de höga husen som en barriär mellan stadsdelarna. Bygg lägre och låt grönområden vara kvar som lungor för människorna som ska bo där!

Boende, kort 263

Det är av vikt att nya bostäder vid Bredäng och Mälärhöjden byggs i samklang med områdets övriga bebyggelse. I förslaget ter sig höjden på byggnationen med dess antal våningar för högt. Med fördel kan höjden med antal våningar tas ned. Det är vidare viktigt att minska påverkan på natur av hållbarhets, trivsel och rekreation skäl. Om till exempel träd tas ned så bör nya planeras på ytor där exploatering sker. Slitaget på närområdet kommer att öka eftersom det sker en mycket omfattande byggnation i området Bredäng och Mälärhöjden. Till exempel planeras en ny skola för 1000 elever relativt nära byggnationen av bostäder. Det finns planer på att bygga höghus i delar av Kastanjeparken och skogspartiet ner mot Mälaren. Även planerad byggnation av höghus nära 4H samt höghus nära Axelsbergs IP. I Bredäng pågår redan förtätningen av byggnation av högre hus. Det är generellt av vikt att inte bygga på natur och parkyta i området.

Biltrafik och behov av kollektivtrafik kommer att öka. Det gäller på grund av nya bostäder vid Bredäng och Mälärhöjden en även sammantaget då mycket byggnation sker i Hägersten Liljeholmen. Därmed kommer det att leda till resursbehov för att möta det. Till exempel bullerreducerande material i hus, trottoarer och på vägar. Även bullerplank kan med fördel användas direkt vid byggnation och inte sättas upp i efterhand.

Generellt sett innebär byggnation av högre hus skugga och blåst. Det är av vikt att ta hänsyn till det. Lösningen är ofta att ta ned höjden på byggnaden och att inte bygga tätt.

Det är också av vikt att tänka på belysning och andra trygghetsskapande åtgärder. Det är bra om det sker direkt i samband med byggnationen och inte i efterhand. Tillgänglighetsperspektivet är av vikt. Till exempel är det bra att undvika kullerstenar och andra ojämna material för gåtor. Det underlättar för de som av olika skäl har svårare att ta sig fram till exempel äldre, rullstolsburna, barnvagnar med mera.

Boende, kort 268

Under byggprocessen kommer vi återigen i flera år att drabbas av störningar från tung trafik och sprängningar. Något vi precis genomlidit och med psykiskt lidande för oss boende och fysiska skador på husen som följd. Den tunga trafiken kommer innebära en ökad fara för barnen, gående och cyklister i området. Ökad trafik kommer sen att vara ett bestående problem när bygget är klart.

Grönområden, det sista närliggande grönområdet förstörs och de små grönområden som fanns här när vi flyttade hit är därmed borta.

Djurlivet i området drabbas och de rådjur, harar och fåglar som bor i området kommer minska eller försvinna helt. Det drabbar även djurägarna som blir av med det sista naturliga rastnings- och promenadområdet.

Insyn, de nya husen kommer innebära att de boende kommer att se rakt in i våra lägenheter.

Utsikt, utsikten blir förstörd med förslaget. Utsikten var en av de positiva sakerna med området när vi flyttade hit. Särskilt utsatt område, att förtäta ett område som är hårt utsatt, med hög kriminalitet och grava sociala problem är helt förkastligt. Mer människor i ett av de områden som polisen klassat som ett "särskilt utsatt område", dvs ett av de värst utsatta områdena i landet (eller som en del säger en "no go-zon") gör det inte bättre utan skapar mer problem. Det är tragiskt att man tvingar in fler människor i så tungt belastade områden som Bredäng (och Sättra).

Boende, kort 285

Byggnader

Idag finns en harmonisk övergång från befintliga flerbostadshus, radhus och friliggande villor. Föreslagna flerbostadshus passar inte in bland befintliga bostäder och natursköna områden. Föreslagna flerbostadshus placeras för nära befintliga byggnader och är för höga med sina fem våningar. Detta riskerar att påverka värdet av befintliga bostäder negativt på grund av förtätning och minskade natursköna områden.

Riksintresse för kommunikationer

Befintlig trafiksituation påverkas negativt vid ett eventuellt byggande (Bredängsvägen är en genomfartsväg för boende ned mot riksväg E4/E20).

Kollektivtrafiken är redan idag hårt ansträngd vilket gör den än mer sårbar för befintliga boende i området om befolkningmängden ökar än mer i området.

Buller

Ökad fordonstrafik i området innebär ökad ljudnivå/buller för oss boende intill Bredängsvägen.

Trafiksäkerhet

Ökad trafiksituation kräver ökad säkerhet då risken för olyckor kommer att öka. Trafiksäkerheten längs Bredängsvägen är idag undermålig och kommer att öka då gångfartsdelarna påverkas än mer negativt då det kommer att bli transporter till och från fastigheterna.

Farligt gods kommer att transporteras till och från fastigheterna (framgår att det är föreslaget verksamheter i bottenvåning).

Skyddsavstånd saknas för att undvika fysisk konflikt (till exempel som följd av avåkning).

Miljö

Ökad fordonstrafik innebär mer luftföroreningar. Detta medför oskäligt ökade avgasutsläpp och vilket vi som bor intill Bredängsvägen orättvist kommer att straffas med. Anser att detta inte gynnar vare sig miljön eller oss som bor här. Befintligt djurliv påverkas negativt när naturmarken minskar.

Geoteknik

Eventuella sprängningar i berg kan bli förödande för kringliggande bostäder och boende. Många fastigheter är känsliga för geologiska skakningar. Radonhalterna vid eventuella bormningar/sprängningar i berg/mark kan komma att påverka boende och djurliv negativt i området

Vatten

Befintlig färskvattentillförsel och tillgång kan påverkas under eventuell byggtid till färdiga konstruktioner.

Elektricitet

Befintlig elektricitetstillförsel och tillgång kan påverkas under eventuell byggtid till färdiga konstruktioner.

Boende, kort 286

Skogen mellan Backvindeln och Ugglemossvägen är idag klassificerad som park i detaljplanen. Den är idag tillgänglig från Bredängsvägen, Backvindeln och via en liten remsa även från Ugglemossvägen. Trots sin ringa storlek har den ett rikt naturliv och fungerar som en fristad för djurlivet. Vi som ofta är i skogen kan konstatera att det förutom vanligt förekommande djur i tätbebyggt område även finns hare, räv och rådjur. Detta är ju väldigt spännande, framför allt för alla barn i området.

Planerna att bygga bostäder längs med Bredängsvägen kommer att stänga av tillgängligheten till denna park och många av djuren kommer att försvinna. Det är då framför allt Bredängsbarnas tillgänglighet som försvinner och skogen blir i princip endast tillgänglig för det fastigheter med direkt anknäytning.

Vi motsätter oss därför till att det över huvud taget byggs något längs med Bredängsvägen då det är blandningen av grönområden och bebyggelse som definierar Hägersten.

Tanken med Mälaräng är att binda ihop Bredäng och Mälarhöjden. Det nuvarande förslaget gör precis det motsatta. Höjden på de

föreslagna byggnaderna är allt för höga och kommer att uppfattas som en mur mellan de två områdena.

Om det nu måste byggas något längs med Bredängsvägen skall det begränsas till maximalt 3 våningsplan och utformas som radhus eller ”town house”. Detta för att skapa en mjuk övergång mellan höga flerbostadshus och villabebyggelse. På grund av den stora höjdskillnaden mellan Bredängsvägen och Ugglemossvägen blir detta extra påtagligt och skall därför begränsas.

166 nya bostäder kommer innebära ökad trafik på Ugglemossvägen. På grund av att Ugglemossvägen är relativt bred är det många som väljer just den. Hastigheter över 30 är mer en regel än undantag, trots de nya farthindren. Detta är en fara, framför allt för de barn som cyklar eller går till skolan varje dag och de som går på familjedaghemmen i anslutning till Ugglemossvägen. Korsningen Gillegatan / Ugglemossvägen är extra utsatt.

Skall det byggas på Bredängsvägen, bostäder så måste Ugglemossvägen anpassas. Vägen mellan Bredängsvägen och Gillegatan bör göras smalare för att få ned hastigheten och det bör bli svårare att parkera på Ugglemossvägen. Redan idag är parkeringen på Ugglemossvägen ett problem i närheten av tunnelbanan, med 166 nya lägenheter så är det stor sannolikhet att de boende väljer gatuparkering på Ugglemossvägen istället för en dyr garageplats, om de ens räcker till.

Jag kan också meddela att vårt hus som står på lera vibrerar när tyngre trafik passerar vilket orsakar sättningar i huset. När farthinder byggdes på Ugglemossvägen var jag i kontakt med Trafikkontoret(?) och bad de flytta det hinder som skulle placeras precis utanför vårt hus, just för att förhindra sättningar. De svarade då att mitt hus står på berg, vilket jag är säker på att det inte gör eftersom vi har dränerat runt huset. Jag är därför orolig för sättningar i huset på grund av den ökande trafiken och framför allt sprängningsarbetet som nybyggnation på Bredängsvägen kommer innebära.

Med detta sagt hoppas jag att ni tar våra synpunkter i beaktning innan ni väljer att godkänna nuvarande förslag. Att godkänna detta förslag är ett oåterkalleligt misstag då det får helt motsatt effekt av att binda ihop Bredäng och Mälarhöjden. Att bygga en mur mellan de två områden blir helt fel. En mjuk övergång där tillgängligheten till grönområden inte byggs igen skulle vara rätt väg att gå.

Boende, kort 292 och 293

Vart återvinningsstationen kommer flytta, när man bygger bostäder vid Bredängsvägen precis där återvinningsstationen är placerad nu.? Det finns ingen återvinningsstation på illustrationen. Behåll återvinningsstationen eller flytta den i närområdet. Närmaste återvinningsstation för boende vid Ugglemossvägen är borta vid Coop (Slättgårdsvägen/Hägerstensvägen), och dit är det väldigt långt att gå om man exempelvis är ensamstående och inte har en bil att stuva in alla sopor i. Det finns även en återvinningsstation som hör till Skärholmen, vid Frimurarvägen 38, men den är det å andra sidan, väldigt långt att gå till om man bor vid Ugglemossvägen. Måste man gå sträckan till Coop själv med alla sopor som det blir i en barnfamilj (tänk en ensamstående mor eller far med ett par små barn i dagisåldern) så blir det nästan ohållbart, då det är femton minuters promenad dit, enkel sträcka, och lika mycket tillbaka. Måste man då gå flera rundor så tänk er vilken tid! Stadens önskemål att bygga bostäder på all mark som lämpar sig för det är ett bra önskemål, men det är inte enbart bostäder som invånarna behöver bra mark till utan även återvinningsstationer. Staden måste ha en princip om hur långt det är rimligt för en invånare att gå för att komma till en återvinningsstation, när nu kommunen ser klimatet och miljön som en prioriterad fråga. Även ensamstående föräldrar utan bil måste ha en rimlig arbetsbörda för att kunna sopsortera. Invånare som ställs inför en alltför stor börda kommer annars bara slänga allt i hushållssoporna.

Återvinningsstationen vid Bredängsvägen behövs alltså och brukar dessutom vara mer än välfylld redan som det är. Byggs det dessutom nya lägenheter kommer behovet av en återvinningsstation i närområdet bli mycket större, inte mindre, speciellt om det finns planer att i framtiden bygga ännu fler bostäder längs Bredängsvägen. Denna återvinningsstation vid Bredängsvägen tar redan hand om soporna från inte bara västra Mälarhöjden inklusive alla radhusen vid Backvindeln, utan även från delar av Bredäng. Återvinningsstationen vid Bredängsvägen skulle snarare behöva tömmas mycket oftare så att den har utrymme att ta emot alla sopor som genereras av de som flyttar in i de nya lägenheterna. Att i stället helt ta bort återvinningsstationen blir ju katastrof. Det måste gå att få till en återvinningsstation i närområdet, antingen genom att förändra den befintliga planen eller genom att planera in en återvinningsstation längs Bredängsvägen antingen högre upp i backen eller längre ner, alternativt mitt emot, på den andra sidan av vägen (den som är närmare Bredäng).

Trots att jag tycker återvinningsstationen måste få plats i nuvarande plan i närområdet kring korsningen, så har jag två förslag på andra platser som skulle lämpa sig för en återvinningsstation (men inte för

en bostad): det första förslaget är en trekantig gräsyta vid korsningen Slättgårdsvägen/Olsmässgatan, som avgränsas till en trekant om man tänker sig en förlängning norrut av Johannisdalsgatan, där det blivit en gångväg mellan Olsmässgatan till Slättgårdsvägen (rakt norrut på kartan). Denna yta är helt öppen men så liten att den inte går att ha hus på, det står dessutom redan ett större elskåp av något slag där men för en återvinningsstation skulle det vara gott om utrymme. Ett annat förslag är mellan elomkopplingshuset och sandupplaget vid Ugglemossvägen 46. Se nedan bild. Till höger om eken på bilden är utrymmet in från vägen ännu större. Man behöver alltså inte ta ner den vackra stora eken som växer vid klippan utan platsen räcker gott och väl ändå då stammen växer så långt in. Möjligen kan man vilja kapa någon av de lägsta grenarna om man tycker att det behövs.



En återvinningsstation på någon av de två föreslagna platserna, eller båda, skulle inte frånta behovet av en återvinningsstation vid Bredängsvägen, då behovet snarare växer än minskar, men det skulle underlätta om det inte finns någon annan utväg. Behovet av markberedning borde vara ytterst litet då marken är helt platt på båda de föreslagna platserna.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Låg bebyggelse max fyra våningar
- Låg bebyggelse max tre våningar
- Bygg radhus
- Nej till fler boende i området
- Bevarande av parkmark
- Bygg hyresrätter

- Längre avstånd mellan planerat hus och befintliga villor/radhus
- Behåll återvinningsstationen

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande Inkomna synpunkter från remisstanser

Trafikbuller

Synpunkter från länsstyrelsen och miljöförvaltning: För att planförslaget ska bli lämpligt för bostäder behöver genomgående lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida säkerställas med planbestämmelser för alla byggnaderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbestämmelse om att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en bullerdämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå kommer att införas på plankartan. För våningsplan med dygnsekvivalent på fasad med maximalt 65 dBA medges även enkelsidiga lägenheter om maximalt 35 kvm. Krav på bullerskärm för gård bakom hus 5 införas på plankartan.

Genomgående entréer

Synpunkt från SSBF: Förtydligande beskrivning om varför hus 5 inte har genomgående entréer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Krav på entréer mot gata och gård säkerställs på plankartan.

Framkomlighet för bussar

Synpunkt från trafikförvaltningen: Vägsträckor som ska trafikeras av busstrafik behöver vara 7 m breda, på raksträckor. Felparkering bör inte hindra busstrafikens framkomlighet. Spårväg Syd

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Sektionen med endast 6,8 m körbana är en kompromiss där staden försökt att tillgodose kollektivtrafikens behov i möjligaste mån. Enligt stadens riktlinjer byggs gator med en körbana på 6,5 m, i detta fall har vi kunnat utöka den till 6,8 m. Kontorets bedömning är att framkomligheten för kollektivtrafiken är säkerställd.

Eventuella felparkeringar av kunder till verksamheter i bottenplan kommer att hanteras med parkeringsövervakning. Parkering kommer att regleras med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet.

Staden håller sig uppdaterad kring kommande planer för Spårväg Syd och tar hänsyn till dessa i sin planering.

Angöringsfickor

Synpunkt från trafikkontoret: En del visionsbilder och illustrationer visar en äldre ej längre aktuell lösning gällande angöringsfickans placering till hus 4. Angöringsfickornas längd behöver ses över för att medge att en sopbil och en personbil får plats samtidigt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Angöringsfickors storlek kommer ses över vid detaljprojektering för att säkerställa att sopbil får plats.

Dockningspunkt för sopsug, skötselavtal, eget miljörum för hus 4

Synpunkt från trafikkontoret: placeringen av sopsug för hus 4 behöver ses över. Skötselavtal bör inrättas. Det ska vara inskrivet i avtalet att snöröjningen av anläggningen är anläggarens ansvar och Staden kan inte hållas som ansvarig för driftstörningar för sopsugar i allmän platsmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Dockningspunkten för sopsug vid hus 4 kommer ses över vid detaljprojektering.

Avfallshantering

Synpunkter från Stockholm Vatten och avfall

Uppställningsplatser för angöring och tömning ska ha en plan och hård yta och ska vara så nära 0 grader i lutning åt båda håll.

Dockningspunkt, tankar och rör ska ligga på kvartersmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Angöring för sopbil i bottenplan kommer att hanteras med parkeringsövervakning. Parkering kommer att regleras med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet. Avstånd mellan dockningspunkten och hämtfordonets angöringsplats kommer att anordnas med max 5 meter. Dockningspunkter ligger på allmän platsmark och trafikkontoret har godkänt lösningen. Sophantering ska möjliggöras i enlighet med stadens lokala avfallsföreskrifter.

Omläggning av ledningar

Samordning kommer att ske vid projekteringen.

Dagvattenutredning

Planområdet berörs inte av markavvattningsföretag. Marken består av till allra största del av naturmark med inslag av berg i dagen och inga markföreningar har påträffats.

Antal våningar

Synpunkt från kulturförvaltningen: byggnaderna bör inte tillåtas bli högre än 4 våningar och en av huskropparna bör utgå.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den nya detaljplanen ska bidra till stadens mål om fler bostäder samt till Bredängsvägens omvandling till en tätare och mer stadslig gata. Den tillkommande bebyggelsen föreslås bli som mest fyra våningar mot gatan. Stadsbyggnadskontoret anser att det är lämpligt att bearbeta byggnadsvolymer inför antagande, och föreslår indrag av översta våningen hus 5 samt sänkningar av hus 3 och del av hus 2 med motsvarande en våning vardera.

Bearbetningen innebär en lägre högsta totalhöjd för föreslagen bebyggelse och lägre hus mot småhusbebyggelsen.

El och fjärrvärme

Fastigheten kommer att anslutas till befintliga fjärrvärmeledningar i området. Kompletterande information om tillkommande effekter kommer att skickas till Ellevio. Ellevio kommer att kalas till ledningssamordningen.

Inkomna synpunkter från sakägare/boende

Allmänt om förslaget, placering, storskalighet, höjd

-Under Samråd 2018 framfördes av dåvarande handläggare ihärdigt att stadens volymmål har varit det främsta skälet till utformningen, vilket nuvarande politiska majoritet tydligt tonade ned och nyanserade i sin sammanfattning.

-Alliansens politiker reserverade sig också mot beslutet att gå vidare med det planförslag som lades fram för nämnden 23 maj 2018.

-Varför har man inte tagit till sig synpunkter från samråd om att minska höjden, placering samt ändra omfattningen? Medveten om att projektet då mycket lättare går igenom, varför har man inte minskat påverkan på boende? Varför har man inte följt den mycket tydliga fingervisning som den nuvarande politiska majoriteten gett (Erik Slottnér m.fl vid samråd)?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Grunden i avvägningarna inför granskning är tydligt formulerade i redovisningen efter samråd:

”En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är ofta ökad trafik, större konkurrens om parkeringsplatser på gata, inanspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar normalt accepteras om mål och visioner om fler bostäder och en trygg och levande stadsmiljö ska kunna uppnås.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för de boendes synpunkter och föreslår sänkningar av hus 3 och del av hus 2 med motsvarande en våning vardera. Bearbetningen innebär en lägre högsta totalhöjd för föreslagen bebyggelse och lägre hus mot småhusbebyggelsen. Dessutom föreslås garagets mur mot närliggande villor dras tillbaka något för att möjliggöra ett mer hänsynsfullt möte.

Kontoret har studerat andra bebyggelsestrukturer med ökad grad av slutenhet för det aktuella planområdet och konstaterar att planområdet har en begränsad utbredning, vilket gör att det inte är möjligt rymma slutna kvarter utan avsevärda ingrepp i naturmark i direkt anslutning till intilliggande villabebyggelse.

-Vem/vad hindrar er att utforma husen så att detaljplanen är bättre i samklang med omgivande natur och boende? När tidigare interna förslag såsom 3-4-våningshus diskuterats – vem har hindrat denna inriktning?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Att nya planområden avviker i skala gentemot befintlig bebyggelseskala i närliggande områden är mycket vanligt. Vad som är rimligt och lämpligt studeras på varje plats.

Stockholm har under en lång tid haft en växande befolkning. Genom planering säkerställs en tillräcklig bostadsförsörjning över tid. I varje projekt görs en avvägning mellan tillräcklig exploatering i förhållande till stadens gemensamma bostadsmål och en godtagbar påverkan på närområdet.

Efter granskning föreslår kontoret en bearbetning av de volymer som detaljplanen medger för att säkra en större grad av anpassning mot omgivande bebyggelseskala.

-Finns det några styrande dokument, mer detaljerade än 10 000 gröna bostäder/år som anger exakt hur många lgh som ska byggas på Konduktören? Vad är skälet till att man utformat husen till att rymma 165 istället för 90 (+22 för Hus 5) sedan förra samrådet? Vid samråd 2018 tryckte Annika och Joel på att det var politikerna som ville ha så många bostäder som möjligt, men mycket tydligt svarade nuvarande majoritet att detta var en feltolkning

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Nej det styrs inte på den detaljnivån. 90/165 är missvisande siffror eftersom det som regleras är tillkommande BTA och inte storlek på lägenheter. Föreslagna bebyggelsevolymer kan rymma både 90 och

165 lägenheter, beroende på val av lägenhetsfördelning och lägenhetsstorlekar.

-Vem kan svara på hur lämplighetsbedömningen har gjorts? Dvs hur nära de nya byggnaderna FÅR byggas men även resonemanget kring skuggning och insyn till befintliga byggnader som består av radhus och hus?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret gör en avvägning kring föreslagen planeringsinriktning. Ställningstagandet redovisas inför beslut i nämnd. Ofta finns avvägningar mellan enskilda intressena (t ex privatpersoners utsikts över annans mark) och allmänna intressen (t ex många nya bostäder). Det finns också praxis och rättsfall att ta hänsyn till.

-I samrådsunderlaget skrev ni följande, vad blev utfallet av denna fråga? Hur kommer det sig ni skriver ”tar till sig”? I vår kommunikation trycker ni på vikten av att vi återkommer med synpunkter men till synes struntar SBK helt i dessa?

”Boendekvaliteter Stadsbyggnadskontoret tar till sig de synpunkter om försämrade utsikt, ökad insyn och effekter av skuggning som inkommit från närboende. I fortsatt arbete kommer kontoret att undersöka i viken mån förändringar i förslaget kan göras utan att detaljplanens övergripande mål om antal bostäder och bidrag till socialt hållbar stadsutveckling åsidosätts.”

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret studerade bearbetningar av bebyggelseförslaget inför granskning men gjorde då en avvägning att det starka allmänintresset om att tillskapa fler bostäder övervägde de enskilda olägenheter som förslaget innebar. Inför antagande har kontoret delvis reviderat denna uppfattning och ser det som lämpligt att föreslå justeringar i höjd för några av husen inom förslaget.

Har de som gör den samlade bedömningen vid något tillfälle befunnit sig på berörda tomter för att få en uppfattning på plats? Att bygga på en höjd ovanför, gör att femvåningshus upplevs som betydligt högre – hur har detta tagits i beaktande?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Besök på planområden och dess närhet ingår som en naturlig del i alla planarbeten.

-Är SBKs syn fortfarande att ”planförslaget bedöms inte påverka befintliga bostäder i någon större utsträckning?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontorets bedömning är att granskningsförslaget enskilda påverkan är stor men inte betydande i den omfattning som avses i plan- och bygglagen. Kontoret har efter granskning gjort en samlad bedömning att områdets totala exploateringsgrad bör minska och att vissa byggnader bör få ett lägre våningsantal, vilket gör den samlade påverkan något mindre.

-Bonavas roll – vilken vikt lägger ni vid Bonavas ekonomiska intresse?

-Har Bonava fått marken genom direktanvisning utan konkurrens och förlängt avtal 2020 till 2011 (!) års marknadspris – 6250 per ljus BTA – ett mycket billigt pris.

-Finns det inga krav på hyresrätt, utan enbart BRF => säljs till marknadspris, ökar ytterligare vinstmarginalen.

-Vilken vikt väger Bonavas krav om ni skulle förorda färre lägenheter och mindre omfattning? Att de kommer att göra vinst ändå är ganska självklart. Liksom Staden. Drygt 50 Miljoner, enligt ekonomisk redogörelse (E2018- 03400).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Markanvisningen till Bovana har utgått varvid ovanstående frågeställningar kring aktören inte längre är aktuella. För närvarande finns inget bestämt datum när exploateringsnämnden avser markanvisa till ny aktör. Staden har målsättningar om en jämn fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter generellt, men enskilda detaljplaner kan innehålla endast bostadsrätter eller hyresrätter.

-Oavsett omfattning – hur lång är den planerade byggnationstiden?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Enligt den tidplan som nu är presenterad i exploateringsavtalet är det staden som börjar sina arbeten först. Byggaktören får inte börja arbetet förrän april 2024-2026.

-Varför byggs det just här?

-Varför bygger ni inte på befintliga hus, parkeringsplatser, över vägar eller f d industriområden som nu är oanvända eller underutnyttjade?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadens studerar ny bebyggelse i många olika miljöer och många, men inte alla projekt, berör redan anspråkstagen mark som överstora vägar och före detta industriområden.

- Kommer de föreslagna husens byggnadshöjder, volymer och antal våningar studeras vidare?
- I det nya förslaget har inget hör sammats av våra tidigare synpunkter.
- Byggnadshöjden och volymen kommer orsaka skuggning av eftermiddagssol under större delen av sommarhalvåret
- En dramatisk ökning av insyn från 100-talet lägenheter på en höjd ovanför villatomter.
- De nya husen kommer innebära att de boende kommer att se rakt in i våra lägenheter.
- Radhusområdet Backvindeln påverkas i högsta grad negativt av förslaget.
- Förslag innebär en kraftig försämring av boendemiljön i form av skuggning av hus och uteplatser under eftermiddagstimmarna, enorm insyn på en plats som idag är så gott som helt insynsskyddad, förlorad utsikt och värdeminskning.
- Förslaget innebär att befintliga radhus kommer att få ett 19 m högt 5-våningshus ca 9 m från tomtgränsen, vilket innebär ca 14-15 meter från ytterdörren. På vilket sätt kan det anses rimligt enligt den lämplighetsbedömning som ska göras enligt 2 kap 9§ i PBL? Husen behöver flyttas så att avståndet blir längre från befintlig bebyggelse.
- Förslaget i sin nuvarande form uppfyller inte de krav som ställs i PBL.

Stadens översiktsplan pekar ut att Bredängsvägen ska omvandlas till ett urbant stråk med levande stadsmiljö. Området ligger också inom ett område där översiktsplanen föreslår omfattande kompletteringar.

Stadsbyggnadskontoret tar till sig de synpunkterna om försämrad utsikt, ökad insyn och effekter av skuggning som inkommit från närboende. Den tillkommande bebyggelsen föreslås bli som mest fyra våningar mot gatan med indragna femte våningar. Kontoret har efter granskning gjort en samlad bedömning att områdets totala exploateringsgrad behöver minska och att vissa byggnader bör få ett lägre våningsantal.

Planhandlingarna kompletteras med tydligare redovisning av den skuggverkan den föreslagna bebyggelsen kommer att generera. Utifrån stadsbyggnadskontorets ställningstagande kommer bearbetat förslag inte att innebära vare sig färre huskroppar eller radhus. Sannolikheter för förändringar i fastighetsvärden hanteras inte inom planprocessen.

Natur, ianspråktaganden av parkmark
- Naturmarken skall lämnas orörd

- Området som tas i anspråk är ett uppskattat grönområde för barn i området med kuperad mark och naturlig grönska vars yta nu kommer att kraftigt reduceras och orsaka en oönskad ändring av områdets karaktär.
- Var ska de nya barn som flyttar in leka när grönområden försvinner?
- De grönområden som ligger i anslutning till Ugglemossvägen/-Bredängsvägen var inte detaljplanlagda när vi köpte våra villor/radhus. Den lummiga grönskan var en starkt bidragande orsak till att vi valde att bosätta oss här. Uteplatserna på villorna på Ugglemossvägen ligger på baksidan mot naturen i samtliga fall.
- Man tar bort gräsytor och bergig grönska som allmänheten idag kan använda för enkelt tillgänglig rekreation och rörelse.
- Ni bygger bort områdets grönska och karaktär genom att föreslå flera höghus i ett villaområde
- Vad händer med den sluttande mark som är mellan fastigheten Konduktrisen 7 och hus 3? Där ska tydligen stigar anläggas?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den förslagna bebyggelsen kommer att göra intrång i naturmarken. Även om ytorna för naturmark blir mindre gör staden bedömningen att det fortfarande finns möjlighet till naturlek, hundpromenader och dylikt på de ytor som återstår och det kommer fortsatt att vara möjligt att nå naturmarken från Ugglemossevägen via stigar såväl åt norr som åt söder. Planområdet har mindre än 500 meter till stadsdelsparken Bredängsparken. Vidare finns Gröna stugans park och Slättens gårds park inom 250-300 meter från området. Slättens gårds park kommer att genomgå en omfattande upprustning och omgestaltning och få nya lek- och rekreations-funktioner inom ramen för projekt Målaräng. Det kommer också att bli säkrare för oskyddade trafikanter att ta till sig parkerna i och med att separerad cykelbana anläggs längs Bredängsvägen och fastighetsdämpande åtgärder vidtas. Staden har därför gjort bedömningen att möjligheten och närheten till rekreation fortsatt kommer att möta de målsättningar som satts upp i stadens styrande dokument.

På den gräsyta som finns mellan Ugglemossevägen, Konduktrisen 7 och Kvartermarken vid Hus 3 planerar staden att plantera ett antal blommande träd. Staden planerar också att lägga en stig som ansluter till den upptrampade stig som finns mellan Konduktrisen och de planerade fastigheterna. Stigdragningen ska vara anpassad till befintliga markhöjder. Inga av de befintliga träden utanför Hus 3s kvartersmark är tänkta att behöva tas ner för de arbeten staden planerar och inga stödmurar eller förändringar i markhöjd är planerade på stadens mark.

Grönkompensation

Vi är förstående till att stadens expansion och behovet av bostäder innebär att grönområden försvinner. Det är dock med en sorg vi konstaterar att området efter område byggs ut, och att det inte framgår hur staden resonerar kring "grönkompensation".

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Grönkompensation genomförs genom en platsbildning. I mötet mellan Bredängsvägen och Ugglemossvägen skapas en mötesplats och en länk mellan den stadsmässiga gatan, intilliggande bebyggelse och den grönskande omgivande naturmarken. Platsen avses att bli en av flera små platser längs Bredängsvägen. Mötesplatsen utvecklas med en omsorgsfull gestaltning som är öppen, välkomnande och tillgänglig. Generösa sittplatser som soffor, bänkar och en sittmur avses skapas. Dessa omgärdas av blomstrande planteringar och växter med kvaliteter året runt. Planteringarna bidrar till flera ekosystemtjänster så som omhändertagande av dagvatten, pollinering och biologisk mångfald. Platsen inbjuder till vila samt möjliggör för förbipasserande att slå sig ner i solen. Landskapet bjuds in och vävs samman med denna plats genom en planerad fruktlund i övergången mot skogen norr om Ugglemossvägen. Fruktlunden i brynzonen skapar en offentlig trädgård öppen för alla.

Trafik, parkering

-Ökad trafiksituation kräver ökad säkerhet då risken för olyckor kommer att öka.

-Vi har föreslagit att en alternativ infartsväg till radhusområdet på Backvindeln etableras mellan Backvindeln och Bredängsvägen.

-Var kommer alla nya bilar att kunna parkera?

-Befintlig trafiksituation påverkas negativt av den planerade bebyggelsen. Bredängsvägen är redan idag en hårt trafikerad.

-Vi ställer oss frågande till placeringen och omfattningen på nämnda yta utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den täta koncentrationen av lägenheter och hus görs runt en korsning nedanför ett krön som dessutom är en lång kurva med mycket begränsad sikt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att platsen tål den ökning av antal fordon som de nya invånarna beräknas generera och att trafiksäkerheten på platsen kommer att öka efter den ombyggnation av Bredängsvägen som är en del av den nya detaljplanen.

Det tillkommande parkeringsbehovet avses hanteras genom parkering i garage under de planerade bostadshusen och

parkeringsfickor längs gata vilket inte ska leda till en ökad belastning på gatuparkeringen i närområdet. Antalet parkeringsplatser för bil har fastställts enligt stadens riktlinjer. Genom mobilitetslösningar i linje med stadens policy för gröna p-tal kan parkeringstalen minska vilket ger en något mindre ökad belastning på gatorna i närområdet.

Det samlade trafiksituationen i staden är ansträngd och därför är det viktigt att utveckla ny bebyggelse i lägen med god kollektivtrafik och bra förutsättningar för cykelpendling. Bredäng är ett sådant läge även om tunnelbanan är hårt belastad. Trafikförvaltningen och SL har dock långsiktiga planer på att förstärka kapaciteten på röd linje.

En utbyggnad av området kan få påverkan på trafiken i området under perioder. Åtgärder för att hantera denna påverkan kommer studeras separat i en genomförandeplanering. Avsmalningar och hastighetshinder är exempel på åtgärder som kan vara aktuella för att säkra en god trafikmiljö vid byggskede och över tid.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är idag redan hårt ansträngd, vilket ökar sårbarheten om befolkningmängden ökar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Trafikförvaltningen och SL har långsiktiga planer på att förstärka kapaciteten på röd linje. Detta är dock inte en fråga som kan hanteras i enskilda detaljplaner.

Skola, idrottsplats

-Det råder en mycket stor brist på skolor och omsorgsplatser i det aktuella området.

-Vart kommer det nya fotbollsplaner och idrottshallar nu när det kommer in en massa nya bostäder?

-Gymnastiksalarna som är för små, barnen måste ofta gå till andra skolors gymnastiksal (trafikfara mm) har ni någon plan på att göra detta bättre?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kontoret har en kontinuerlig dialog med stadsdelsförvaltningen, utbildningsförvaltningen och idrottsförvaltningen kring skol-, förskole och idrottsplatsbehov. Stadsdelsförvaltningen har konstaterat att det finns en långsiktig tillgång på förskoleplatser i området. När det gäller skolsituationen i området är den mer ansträngd och det pågår ett arbete tillsammans med utbildningsförvaltningen att säkra fler skolplatser i stadsdelen. De planerade bostäderna i Bredäng ingår i den samlande elevprognosen för stadsdelen.

Solstudie

- Ingen oberoende utredning av Staden har genomförts.
- Solstudien är framtaget av en jävig part, och mycket undermåligt för att ta beslut. Varför har man inte ifrågasatt detta och tagit fram mer omfattande underlag? Det är inte ovanligt att bygglovet utmanar detaljplanen med några meter, vilken felmarginal har man i solstudien?
- Solstudien har tagits fram av Bonava som är jävig part i detta ärende, vilket bör diskvalificera dessa studier som underlag för beslut.
- Är solstudien korrekt?
- Efter påtryckning har SBK tagit fram en 3D-modell som visar med stor tydlighet att skuggningen av uteplatser och hus är värre än tidigare kommunicerat.
- De solstudier som presenteras tar inte hänsyn till dagsljusinsläpp, utan endast direkt solljus, vilket är något annat.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Underlagsutredningar beställs ofta av markanvisade aktörer. Detta följer praxis för detaljplaner i Stockholms stad men staden är under hela processen en aktiv kravställare och granskare.

Uppdatering av solstudie inför antagande kommer tas fram av stadsbyggnadskontoret. Stadens 3D-modell som visar extra skuggning beror på att klockan i stadens 3D-modell inte räknar på sommartid, det är en bugg i programvaran som uppmärksammats i samband med granskningen av detaljplanen.

Solstudien kommer att uppdateras och planhandlingarna kompletteras med bearbetad redovisning av den skuggverkan den föreslagna bebyggelsen genererar.

Återvinningscentral

Återvinningscentralen kommer i samband med exploateringen flyttas. Det finns ingen återvinningsstation på illustrationen. Behåll återvinningsstationen eller flytta den i närområdet. Närmaste återvinningsstation för boende vid Ugglemossvägen är borta vid Coop (Slättgårdsvägen/Hägerstensvägen), och dit är det väldigt långt att gå om man exempelvis är ensamstående och inte har en bil att stuva in alla sopor i.

Återvinningscentralen kommer att flytta till närområdet. Ny placering utreds.

Byggtiden, risk för skador vid sprängning

- Vilka garantier finns för samma boende nu när det ska sprängas ett tiotal meter bort?
- Hur ser processen ut för att säkerställa att underlaget vid sprängning är korrekt?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Ansvar för risk för störningar under byggtiden har, enligt Plan- och bygglagen (10 kap 5 §), den som utför åtgärderna, denne ska följa gällande lagar och regler vid genomförandet. Byggaktören ansvarar för att upplysa de närboende om var de ska vända sig vid frågor samt hur länge bygget kommer att pågå.

Sprängningsarbeten i samband med uppförande av ny bebyggelse föregås normalt av att byggaktören gör en riskanalys som belyser graden av risk för skador på närliggande bebyggelse. Detta kommer att ske även vid byggnationer inom planområdet. Om risk för skador identifieras kommer berörda fastigheter att besiktigas både i byggarbetets inledande och avslutande del. Detta gäller även risk för ökade halter av radon i samband med sprängning.

På sidan 46 i planbeskrivningens genomförande del under rubriken Vibrationsalstrande arbeten står följande:

”Entreprenören ska inhämta alla behövliga tillstånd och informera alla berörda myndigheter innan sprängningsarbetena påbörjas. Sprängningsarbetet skall utföras på sådant sätt att närliggande byggnader, anläggningar, ledningar och utrustningar ej skadas av markvibrationer, jordundantäckning, markrörelser på grund av gstryck eller svällning av sprängsten, kast eller andra olägenheter. Sprängningsarbetet skall också utföras enligt föreskrifter i Plan- och bygglagen SFS 2010:900, tillämpliga delar av AFS 2007:1 Arbetsmiljöverkets föreskrifter om Sprängarbete och AFS 2010:1 Berg och gruvarbete samt i enlighet med den lokala tillståndsmyndighetens föreskrifter”

Felaktigheter i geologiska utredningen

- Den geologiska undersökningen har ändrats minst två gånger och är inte lika vid samråd 2018, eller 2021, dessutom är Nitro Consults underlag fortfarande fel. Kan Staden gå in som garant vid en eventuell tvist med byggbolaget? Kan det skrivas en klausul att oberoende expert gör bedömning innan/under/efter?

Utredningar brukar uppdateras om situationsplanen ändras. Man gjorde även en utredning för hus 5. Enligt konsulten är utredningen korrekt. Konsulten har kontrollerat utredningen och anser att den är korrekt.

Översvämning, vattenavrinning
Vems har ansvaret när våra husgrunder och trädgårdar
översvämmas när det regnar så kraftigt som det till exempel gjorde
25-26 maj 2021?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

*Dagvatten inom planområdet kommer att hanteras inom
kvartermarken genom föreslagna dagvattenmagasin, trädgropar
och växtbäddar. Planerade bostäder kommer därmed inte påverka
översvämningsrisken negativt.*

Integration

- Hur motiverar ni att en bokstavlig mur ökar integrationen?
I stadens budget för 2018 har sambandet Bredäng/Mälärhöjden
pekats ut som ett särskilt viktigt strategiskt samband, liksom
stadsmässig tillbyggnad – hur rimmar det med femvåningshus
mellan radhus och villor på en höjd? På vilket sätt kommer detta
förslag att knyta ihop radhusen och villorna med
femvåningsbyggnader?

Vill ni integrera Bredäng och Mälärhöjden och vill ni skapa en
mindre knivskarp gräns mellan dessa segregerade områden? Då
skulle jag satsa på en förtätning i form av radhus i kombination med
låga flerbostadshus med max tre våningar och inga butikslokaler.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

*Ett verktyg till öka integrationen är att tillföra en samlad större
befolkning i gränslandet mellan Bredäng och Mälärhöjden. Det är
dock inte det enda verktyget utan det behövs andra åtgärder som
gemensamma skolor och förskolor.*

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Länsstyrelsen och miljöförvaltningen förordar att genomgående
bostäder med tillgång till ljuddämpad sida möjliggörs och
säkerställas med planbestämmelser för alla byggnaderna.
Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan för förtätning längs
Bredängsvägen med erinran gällande förhållningsättet och
förutsättningarna för ett gott, utvecklingsbart, gaturum.
Stockholm Vatten och Avfall förordar uppdatering av
dagvattenutredning i enlighet med stadens checklista. Kontoret
bedömning är att synpunkter kring buller och dagvatten kräver
mindre bearbetning av utredningar och planhandlingar.

Kulturförvaltningen anser att planförslaget i huvudsak
är genomförbart men våningshöjderna bör sänkas från fem till fyra
våningar och en av huskropparna bör utgå. De frågor som föranlett

störst kritiska synpunkter från boende vid granskning är förslagets storskalighet, höjd, närhet, skuggning av närliggande bebyggelser och ianspråktagande av naturmark.

Ett syfte med detaljplanen är att möjliggöra ett för staden välbehövligt tillskott på bostäder vilket gör att det inte är möjligt att spara naturmarken som är avsedd för exploatering. Kontoret är medvetet om att den planerade bebyggelsen längs Bredängsvägen har en täthet och höjdskala som avviker från direkt intilliggande bebyggelse och att detta får konsekvenser i form av påverkan på skuggning, insyn, förlorad utsikt och ökad användning av närliggande offentliga miljöer.

Den tillkommande bebyggelsen föreslås bli som mest fyra våningar mot gatan. Kontoret har efter granskning gjort en samlad bedömning att områdets totala exploateringsgrad behöver minska och att hus 3 och del av hus 2 bör få ett lägre våningsantal och sänks med en våning.

Det finns ett mycket stort behov av nya bostäder i Stockholm framöver och det är vanligt att olika områden intill varandra har olika bebyggelseskalar. Det planerade området formar en ny årsring i stadsbebyggelsen som kontrasterar mot omgivande bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget med nedan redovisade ändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Planens konsekvenser är inte större än att de uppvägs av det allmänna intresset av nya bostäder i stadsdelen. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och för att åstadkomma goda boendemiljöer. Planförslaget skapar även ett tillskott av cirka 150 bostäder i ett kollektivtrafiknära läge.

En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är ofta ökad trafik, större konkurrens om parkeringsplatser på gata, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar normalt accepteras om mål och visioner om fler bostäder och en trygg och levande stadsmiljö ska kunna uppnås.

Nedanstående revideringar av planhandlingar och underlag till detaljplan föreslås efter granskning. Revideringarna är inte av en sådan karaktär att ny granskning krävs.

- sänkning av byggnadshöjd för hus 3 och del av hus 2 med en våning
- indrag på hus 5 mot gata
- uppdatering av solstudie
- ny skyddsbestämmelse för trafikbuller
- längre avstånd mellan garagefasad och småhus
- bullerskärm vid hus 5
- krav på gemensamuteplats som klarar riktvärden för trafikbuller vid hus 5
- bilder och illustrationer från tidigare markanvisad aktör utgår och ersätts av principillustrationer som redovisar planens möjliga byggrätter

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

Pia Ölvebro
planchef

Tara Nezhadi
stadsplanerare