

Samrådsredogörelse Detaljplan för Skärholmsdalen del av Skärholmen 2:1 invid Gillsätra, Kråkholmen m.fl. i stadsdelen Sätra, Dp 2016-15385

Innehåll

Sammanfattning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Ämnesvisa synpunkter från sakägare, boende och organisationer samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Samrådsmaterial och planprocess	3
Förtätning och placering av bebyggelse	6
Bebyggelse typer, skala och upplåtelseform	9
Skärholmsvägens bebyggelse	13
Bebyggelse invid Gräsholmsvägen/Vårholmsbackarna	14
Bebyggelse i dalgången mot Gillsätra radhusområde och mot natureservatet	15
Barnperspektiv och placering av förskolor	18
Naturvärden	20
Trafikseparering	23
Trafiksäkerhet och kapacitet	27
Parkering	30
Översvämningsrisk och våtmark	31
Handel	32
Tekniska anläggningar	33
Solljus och skugga	33
Genomförande – störningar under byggtiden	34
Inkomna synpunkter från remissinstanser och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	34
Statliga och regionala myndigheter och förbund	34
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	43
Övriga remissinstanser	46
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	50
Förslag till revideringar inför granskning	51

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra tillskapandet av ny bebyggelse längs Skärholmsvägen och runt foten av Ekholmshöjden, samt en ny lokalgata som förbinder Skärholmsvägen med Ekholmsvägen. Planen möjliggör cirka 800 bostäder, ett vårdboende, verksamhetslokaler för centrumändamål och kontor samt förskolor.

Planförslaget sändes ut på samråd 2017-09-05 - 2017-10-17.

Under samrådet har yttranden från 67st avsändare inkommit varav 47 st från allmänheten och 20st från remissinstanser.

De flesta boende, sakägare och övriga som framfört synpunkter är kritiska till förslaget. Synpunkterna gäller främst bebyggelsens skala, typ av bebyggelse och placering i relation till befintliga hus, påverkan på naturvärden, planerade parkeringsplatser, trafiksäkerhet, bristande barnperspektiv och översvämningsrisk.

Flera remissinstanser är positiva till planförslaget och har framförallt synpunkter som berör enskilda sakfrågor inom olika områden med fördjupade utredningar bl.a. rörande påverkan på Förbifart Stockholm, hänsyn till Spårväg syd, geoteknik, dagvatten, ekologiska värden och kulturmiljö.

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

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2017-09-05 - 2017-10-17. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, på Fokus Skärholmens projektkontor och via cityplanneronline.com/stockholm/fokusskarholmen. Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort Skärholmen och Mitt i Söderort Liljeholmen 5 september 2017. Samrådsmöte hölls 2017-10-03 på Projektkontoret på Portholmsgången 1/Ekholmsvägen 50 i Skärholmens centrum där ca 50 personer var närvarade.

Ämnesvisa synpunkter från sakägare, boende och organisationer samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter från sakägare, boende och organisationer som inkom under samrådet. Synpunkter noteras med fotnot med diarienummer och antal personer som lämnat yttrande. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i plankten. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil ämnesvis för varje synpunkt.

Samrådsmaterial och planprocess

Samrådsprocessen

Några boenden har synpunkter kring samrådsprocessen. Några menar att det inte är inkluderande för de som inte kan eller har svårt att skriva på svenska och hävdar att många boende inte kunnat delta på grund av att de inte kan svenska tillräckligt bra.¹ En person undrar varför det inte finns information på flera språk och varför man måste skriva sina yttranden. Samma person önskar att staden ska ta tillvara muntliga synpunkter från dem som kom på samrådsmötet muntligen och inte enbart i skriven form för att minska trösklarna för att fler ska delta.²

Samordning angränsande detaljplaner

En boende anser att det är en bristande helhetssyn och samordning med angränsande detaljplaner. Det är särskilt allvarligt eftersom dessa planer innehåller mycket specifika trafiklösningar (dåliga sådana). Samma person ser positivt på arbetet med generella planer istället för att arbeta med små ”skräddarsydda” planer.³ En annan tycker att det är viktigt att planen håller sig till ungefär vad som utformats/illustrerats i förslaget. ”Om husen istället blir 8-10 våningar höga punkthus kommer det störa både djur- och naturliv samt den landskapsbild som finns idag”.⁴ Andra boende föreslår att staden istället ska arbeta med en detaljplan för hela Skärholmsvägen, enligt ett förslag som var aktuellt för 20 år sedan.⁵

Underlätta för byggemaskaper

Organisationer som lämnat yttranden önskar att man i planen underlättar för byggemaskaper och små byggaktörer genom att planera små fastigheter med 10-50 bostäder, att dessa byggaktörer

¹148, 1st boende– 149, 1st boende - 153, 2st boende

² 69, 1st boende

³ 134, 1st boende

⁴ 66, 1st boende

⁵ 134, 1st boende

markn visas på kvalitetskriterier efter detaljplanen vunnit laga kraft och att betalning av projektet sker när projektet är kreditvärdigt.⁶

Undermåligt underlag från dialog

Flera boende anser att delar av det dialogmaterial som använts som underlag är undermåligt. Det gäller i huvudsak boendedialogen ”Bästa Platsen”. En boende menar att dialogen omfattar ett mycket litet antal av alla Skärholmens invånare. Det bedöms inte vara representativt med enbart 168 svaranden och att det inte ger tillräckliga motiv för att föreslå bebyggelse i dalgången.⁷ Andra boenden menar att det inte går att dra slutsatsen att det är otryggt längs Skärholmens gårdsväg utifrån dialogens resultat. En boenden anser att Sätmaskogen har upprepat utmärks som favoritplats i boendedialoger med anledning av att det ger lugn och ro, behagliga naturupplevelser och är ett vackert naturområde.⁸ Tolkningen av dialogen att Sätmaskogen är otrygg stämmer inte med några boendes upplevelser. Enligt uppgifter från lokalpolisen och BRÅs statistik förekommer inte anmälda brott i området.⁹

Missvisande illustrationer och modeller

Flera boende och sakägare anser att samrådsmaterialet som visades under samrådsmötet var missvisande.¹⁰ En boende anser att illustrationsplanerna inte visar hur Sätmaskogen och Skärholmen kopplas ihop. En annan person anser att bebyggelsen i den fysiska modellen ser mindre ut än medgivet på plankartan. En boende tycker det är oklart vad som menas med bryggor vid torgen.¹¹ En annan person påpekade att en väg till fastigheternas parkering inom Kråkholmen 2 saknas och istället ser det ut att vara parkmark där.¹² En boende anser att den bild som valts för radhusen i Gillsätmaskogen inte är representativ, en bildvy över husgavlarna mot grönområden skulle vara att föredra.¹³

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående samrådsmaterial och planprocess

Stadsbyggnadskontorets utgångspunkt är att ett så demokratiskt och transparent arbetssätt som möjligt eftersträvs. Samrådsmaterial på flera språk är något som politiker haft önskemål om, men som stadsbyggnadskontoret i dagsläget inte har resurser att ta fram. Inför samrådet för samtliga planer inom Fokus Skärholmen togs en informationsfolder på lätt svenska fram. Innehållet i den

⁶ 91, Byggemenskap –125, 2 st boende

⁷ 130, 2st boende

⁸ 131, 2st boende

⁹ 130, 2st boende

¹⁰ 83, 84, 85, 87, 1st boende 72, 78, 1st boende

¹¹ 72, 78, 1st boende

¹² 83, 84, 85, 87, 1st boende

¹³ 134, 1st boende

publicerades på stadens hemsida. För att ha möjlighet att ha inflytande på planen gäller enligt plan-och bygglagen att synpunkterna måste lämnas in skriftligen.

Stadens satsning Fokus Skärholmen har resulterat i att det pågår ett omfattande arbete med att ta fram planer inom hela stadsdelen. Stadens ambition är att samordna de pågående detaljplanerna. Bland annat har staden tagit fram gemensamma underlag kring trafikfrågor och stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbar stadsutveckling som gäller samtliga planer. Genom områdesplanering finns långsiktiga planer på utveckling för exempelvis hela Skärholmsvägen, men just nu finns enbart förutsättningar för att bedriva detaljplan för delar av sträckan.

Att ta fram en generell detaljplan för Skärholmsdalen har varit utmanande dels i och med områdets topografi, dels pga. de förutsättningar som ges av den karaktärsstarka bebyggelsen i närområdet. Ambitionen är att åstadkomma en bebyggelse som skapar kvalitativa stadsrum samtidigt som stadsbilden som helhet tydligt relaterar till landskapet inspirerat av Skärholmsterassernas formspråk från 60-talet. Planen kommer inte att på ett detaljerat sätt styra en specifik utformning av fasader men regleringen kommer ändå vara så pass styrande att det inte ska vara möjligt att exempelvis ersätta ett kvarter med ett högt punkthus. Ur det perspektivet anser Stadsbyggnadskontoret att illustrationerna ger en "sann" bild av möjligheterna.

Inom Fokus Skärholmen har staden aktivt arbetat för att möjliggöra markanvisning för mindre byggaktörer. Exploateringskontoret ser över möjligheterna att underlätta för mindre aktörer att delta i processen parallellt med planprocessen. En del i arbetet har handlat om att inte markanvisa alla kvarter innan planen vinner laga kraft. På så vis blir det tydligare för byggaktörerna vilka kostnader som är förknippade med specifika kvarter. I Skärholmsdalen har cirka hälften av kvarteren anvisats efter samråd och hälften kommer att anvisas efter att planen vunnit laga kraft.

Stadsbyggnadskontoret har under planprocessen baserat sina ställningstaganden på en mängd olika utredningar och styrdokument. Utöver "Bästa platsen"- dialogen grundar sig våra förslag i en dialog som förts med barn, unga och pedagoger inom ramen för Stadsbyggnadskontorets integrerade arbetssätt kring barnkonsekvenser samt en fördjupad dialog som fördjupar de sociala hållbarhetsperspektiven. Stadsbyggnadskontoret har också

tagit avstamp i den uttalade politiska ambitionen att utjämna skillnaderna mellan bostadsområden/stadsdelar som beskrivs i Skillnadernas Stockholm. Kontoret är fullt medveten om att upplevelsen i Skärholmens naturområden beskrivs som ett av de mest positiva inslagen i stadsdelen och att Sätmaskogen specifikt beskrivs som en favoritplats. Det är något som Stadsbyggnadskontoret vill förstärka och utveckla genom stadsutveckling. I Sätmaskogen finns stora naturområden som kommer att bevaras och utvecklas för rekreation. Genom planen utvecklas utanför reservatet mer urbana parkrum som både erbjuder gröna kvaliteter och sociala mötesplatser. Att skogsområdena på Ekholmshöjdens norrsida och uppfattas som otrygga och platser som undviks, särskilt under dygnets mörka timmar baseras inte på att dessa är representerade i brottstatistiken. Det grundas snarare på berättelser från framförallt barn- och unga och på att de används i ganska liten omfattning sett till dess centrala läge och att många istället verkar välja att köra bil eller motorcykel.

Stadsbyggnadskontoret beklagar att det från yttrandes håll uppfattas som att illustrationsmaterialet, bilder, kartor och den fysiska modellen är inaktuellt eller missvisande. Stadsbyggnadskontoret tar till sig att materialet uppfattats otydligt. En illustration är alltid en typ av förenkling eller generalisering av det som visas för att tydliggöra exempel på hur planförslaget skulle kunna utformas. Planområdet är mycket kuperat och de flesta gatorna har nya sträckningar vilket kan försvåra läsbarheten i materialet. De olika delarna i materialet säger olika saker, plankartan beskriver exempelvis vad som gäller i samband med en bygglovsansökan, medan en illustration är till för att visa hur det är tänkt att se ut eller upplevas när det står klart. Inför granskning arbetar staden vidare med att förtydliga texter och illustrationsmaterialet t.ex. vad gäller Kråkholmen och nämnda "bryggor". Kontoret framhåller dock att handlingarna följer PBL, och baseras på aktualiserade mätningar från nationellt vedertagna system. Alla inblandade parter i framtagandet av en detaljplan har i uppgift att delge den sanna verkligheten med förutsättningar och möjligheter för de som sedan fattar besluten om detaljplanen. Illustrationsmaterial och fysiska modeller är skalenliga.

Förtätning och placering av bebyggelse

Bygg någon annanstans

Många har förståelse för att det behövs fler bostäder i Stockholm. Flera anser dock att den föreslagna platsen för bebyggelse är illa

vald¹⁴ och bebyggelse bör tillkomma i andra delar av Stockholm stad samt i andra kommuner i Stockholms län.¹⁵ Några personer föreslår att kommunen bör bygga i andra delar av Vårberg, så som en överdäckning av spåren mellan Vårberg och Skärholmen samt Sättra och Bredäng för att minska buller och nyttja mark som inte används idag.¹⁶ Några anser att den planerade förändring som föreslås inte är utveckling utan en omfattande omdaning av området.¹⁷ Andra tycker det är synd att förortskänslan försvinner.¹⁸ Några är rädda för värdeminskning på sina bostäder.¹⁹ En tycker det är sorgligt att man sätter klorna i (planerar att förtäta) området eftersom det förmodas ha färre högröstade försvarare i jämfört med välbärgade områden som inte redan drabbats av byggstörningar i och med Förbifart Stockholm. Personen uttrycker oro att den nya bebyggelsen ytterligare ska spä på den sociala snedfördelningen i staden.²⁰ Två boende föreslår att tunnelbanelinjerna förlängs och att nya miljonprogram skapas så som Stockholms handelskammare föreslagit (Stadsbyggnadskontorets tolkning, Handelskammarens rapport; Tunnelbana 3.0, 2017:06).²¹

Dålig erfarenhet av förtätning

Ett antal grannar anser att det blir alldeles för tätt och hårt exploaterat²² och att området redan är alltför förtätat med flerbostadshus.²³ Den föreslagna ändringen av Vårholmsbackarnas sträckning anses skapa ett störande intrång som försämrar utsikt, förmodas kosta det allmänna mycket pengar och skapa trafikproblem och buller. De föreslår att gatans sträckning inte ändras, att förskolan och bebyggelsen intill korsningen Vårholmsbackarna/ Falkholmsgränd/ Gräsholmsvägen anpassas till nuvarande bebyggelse och att grönområdet sydväst om Vårholmsbackarna förblir parkområde.²⁴ En granne anser att den föreslagna bebyggelsen visuellt begränsar inträdet i naturreservatet.²⁵ Flera av dessa menar att västra delen av den förslagen bebyggelse ska utgå.²⁶

¹⁴ 67, Bostadsrättsförening

¹⁵ 51, 1st boende – 147, 1st boende– 148, 1st boende– 149, 1st boende– 154, 1st boende

¹⁶ 148, 1st boende -149, 1st boende

¹⁷ 70, 1st boende- 72, 78, 1st boende

¹⁸ 64, 79, 1st boende

¹⁹ 55, 56, 57, 1st boende – 67, Bostadsrättsförening - 80, 81, 1st boende – 129, 132, Bostadsrättsförening

²⁰ 133, 1st boende

²¹ 148, 1st boende - 149, 1st boende

²² 92, 1st boende

²³ 72, 78, 1st boende

²⁴ 137, 1st boende – 138, 1st boende– 139, 1st boende – 97, 140, 1st boende – 141, 1st boende – 142, 1st boende – 143, 1st boende

²⁵ 131, 2st boende

²⁶ 82, 1st boende – 130, 2st boende

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Antalet invånare i Stockholm ökar snabbt och allt fler behöver plats att bo och leva. Det finns en politisk målsättning att tillgodose detta behov. Förändringar av närmiljön är oundviklig när orter utvecklas. Dessa blir givetvis särskilt påtagliga vid förtätning som sker inne i befintliga stadsdelar/bostadsmiljöer. När Stockholm växer innebär det till att nya hus byggs nära befintliga fastighetshus. Det gäller hela kommunen, inte enbart ytterstadsområden. Skärholmsdalen är en del av Fokus Skärholmen, en satsning som innebär att stadsdelen kommer genomgå en kraftig omvandling som påverkar stadsdelen som helhet, inte enstaka platser.

Samrådsförslaget grundar sig på Stadsbyggnadskontorets framtagna stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbar stadsutveckling. Målsättningen med de nya tilläggen är att skapa miljöer med hög kvalitet i de gemensamma ytor som skapas. Genom aktuell plan blir det möjligt med helhetslösningar där staden bedömer att förslaget för Skärholmsdalen tillför kvaliteter som idag saknas, såsom exempelvis levande gator med verksamhetslokaler, bostadsentréer och gott om plats för fotgängare och cyklister samt väldefinierade parkrum som komplement till dagens grönområden med flytande gränser. Den nya strukturen värnar om delar av de stora värden som finns i området idag exempelvis genom att bevara och utveckla det öppna parkstråket i dalgången, att det ska vara säkert att gå och cykla och att förskolorna ska ha generösa, gröna gårdar och god tillgänglighet även till natur- och parkområden runt omkring. Staden bedömer att de föreslagna tilläggen bidra till att skapa en bra helhetsmiljö för fler.

Den nya bebyggelsen kommer att påverka vyer och utsikt för en del boende. Inför granskning har Stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med den västra delen av strukturen, mot Sätmaskogen, som bedöms var mest drabbat. Bebyggelsen i kvarter 8 – 13 har sänkts och delvis flyttats om, mot Sätmaskogen. Antalet radhus föreslås öka för att anpassa skalan till omgivande bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att bebyggelsen i närmast naturreservatet behöver utgå. Kontoret står fast i bedömningen av att ianspråktagande grönområden väl uppvägs av de värden som planförslaget kan tillföra. Kontoret bedömer förslaget innebär stora kvaliteter för invånarna genom de parkrum som bevaras och utvecklas och de generösa förskolegårdar som tillskapas. Närheten till Sätmaskogen är mycket god och tillgängligheten förbättras. Detta bidrar till att stadsdelen blir välförsörjd med kvalitativa friytor. Kontoret eftersträvar sammanhängande bebyggelse med

aktiva bottenvåningar längs samtliga gator då de bedöms bidra till att göra det attraktivt att gå och cykla genom stadsdelen. Kontoret föreslår dock att bebyggelsen i anslutning till reservatet disponeras om och sänks för att minska den visuella påverkan på upplevelsen i naturreservatet och en bättre anpassning till stads- och landskapsbilden. Vårdboendet föreslås flyttas österut och sänkas från 5 till 4 våningar. På platsen föreslås istället stadsradhus, för att anpassa skalan till befintlig bebyggelse närmast reservatet. Den geotekniska utredningen visar att en föreslagen byggrätt i brant terräng nedanför punkthusen på Ekholmshöjden nära gränsen till naturreservatet inte är ekonomiskt genomförbar. Dessutom bedöms byggrätten försämra en befintlig gång -och cykelkoppling från Ekholmshöjden ner till dalgången. Kontoret föreslår av detta skäl att den bör utgå. Som en följd av dessa avvägningar har antalet möjliga bostäder minskat något.

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

Den västra delen av planförslaget kommer inte att utgå. Stadsbyggnadskontoret bedömer att bebyggelsen och förändringen av gatornas sträckning och nivåer är en viktig del av den helhetsmiljö som skapas med förslaget.

Bebyggelse typer, skala och upplåtelseform

Bevara Skärholmens och Sättras stadsbyggnadsstruktur
Flera boende hänvisar till den historiska framväxten och hur Skärholmen planerats från början. Riktlinjer som fanns om höga hus nära tunnelbanestationerna och lägre bebyggelse med radhus och villor längre bort.²⁷ Detta bör gälla även i de kompletterande planerna och det anses att det i strukturen finns tydliga gränser mellan de olika byggnadstyperna, exempelvis genom Björksättravägen och grönområdet i Skärholmsdalen.²⁸ Föreslagen

²⁷ 72,78,1st boende –70, 1st boende – 64,79, 1st boende

²⁸ 70, 1st boende

bebyggelse i Skärholmsdalen skiljer sig väsentligt i skala och form och förslaget borde ta större hänsyn till existerande bostadsmiljöer.²⁹ Någon anser också att ingen hänsyn tagits till det kulturhistoriska värdet av radhusen i Gillsätra.³⁰

Social snedfördelning och status

Några personer menar att den planerade exploateringen riskerar att ytterligare öka den sociala snedfördelningen av boende i området. En person ifrågasätter om förtätning verkligen leder till ökad status och om det finns belägg för att höginkomsttagare har flyttat till Sättra efter att förtätning påbörjats. Samma person anser att planbeskrivningen innehåller smyckande floskler.³¹ Flera boende hävdar att Skärholmen behöver bebyggelse som kan höja statusen men att den här typen av hus som planeras kommer att sänka statusen.³² Det är viktigt att bygga med kvalitet och på ett sätt som ökar attraktiviteten och lockar medel- och höginkomsttagare. Det innebär framförallt fler villor,³³ radhus³⁴ och stadsradhus.³⁵ Skärholmen behöver bebyggelse längs Gräsholmsvägen som kan höja statusen.³⁶

Blandning av bebyggelsetypologier och otrygghet

Några boende menar att byggnadstyper blandas, utan hänsyn till befintlig bebyggelse och utan att i tillräcklig utsträckning utveckla kommunikationerna.³⁷ En person menar att det människor uppskattar är kvartersbebyggelse.³⁸ Några menar att så många nya bostäder kommer skapa en upplevelse av otrygghet och att fler människor på samma yta kommer öka belastningen på marken.³⁹ En boende anser att en ökad befolkning mängd skulle medföra ökad brottslighet och skapa mer otrygghet.⁴⁰

Skala

Flera boende har synpunkter gällande förslagets skala och önskar en lägre bebyggelse.⁴¹ Flera anser att husen inte bör bli högre än 4-5 våningar vid Gräsholmsvägen för att inte förstöra landskapsbilden med skuggning och skydd utsikt mot Mälaren.⁴² Flera anser att det

²⁹ 94, 2st boende –64,79, 1st boende –72, 78, 1st boende

³⁰ 64, 79, 1st boende

³¹ 133, 1st boende

³² 64, 79, 1st boende

³³ 1, 1st boende

³⁴ 64, 79, 1st boende

³⁵ 94, 2st boende

³⁶ 94, 2st boende

³⁷ 70, 1st boende

³⁸ 65, 1st boende

³⁹ 70, 1st boende

⁴⁰ 147, 1st boende –148, 1st boende –, 149,1st boende –154, 1st boende

⁴¹ 55, 56, 57, 1st boende – 58, 1st boende– 143, 1st boende

⁴² 66, 1st boende – 67, Bostadsrättsförening –68, 1st boende – 73,1st boende– 130, 2st boende

är stora hus av en annan dimension och form än tidigare.⁴³ Om husen blir högre än 8 våningar kommer det stora djur och naturliv.⁴⁴ Andra boende anser att bebyggelsen mellan Gräsholmvägen/Vårholmsbackarna ska begränsas till 2 våningar.⁴⁵ Högre exploatering skulle läggas vid Skärholmsvägen. En boende är rädd för att bebyggelsen vid Ekholmsvägen kommer skymmas.⁴⁶

En boende påpekar att det är viktigt att man bygger med hänsyn till landskapet och bebyggelsen intill. Vederbörande önskar att bebyggelsen utnyttjar landskapets form och att det byggs ungefär så som det är illustrerat i planhandlingarna. Punkthus på 8-9 våningar skulle förstöra intrycket. Personen lyfter också vikten av ett det finns ett visst mellanrum mellan den nya bebyggelsen och den befintliga så att det går att bevara grönområden emellan.⁴⁷

För att kompensera för ett minskat antal lägenheter i den västra delen av planområdet (som några boende önskar) föreslås en ökning av exploateringsgraden av längs Skärholmsvägen. Om bebyggelse i området tvunget ska ske föreslås i andra hand att 5-6 våningshusen ersätts med markbostäder liknande befintliga bostäder på Gräsholmsvägen. I tredje hand föreslås bebyggelsen ritas om till lägre byggnader med arkitektur som ansluter närmare till naturens former, exempelvis terrasshusen i Gröndal.⁴⁸ Den befintliga bebyggelsen vid Gräsholmsvägen/Falkholmsgränd upplevs som en behaglig avslutning på Skärholmsberget med en lämplig och välkomnande inkörspport till naturreservatet. Att påbörja en ny stigning av hus på västra sidan av Skärholmens gårdsväg är omotiverat och förstör den tidigare harmoniska vyn.⁴⁹

En boende menar att man för att stärka Skärholmen bör ta fasta på Skärholmens starka sidor. Naturreservatet är en av de starkaste och höghusbebyggelse vid reservatet riskerar att förstöra det. Istället bör man tillföra bebyggelse som gör Skärholmen mer blandat. Bygg mer villor och radhus i anslutning till naturreservatet och mer stadslig kvartersbebyggelse kring Skärholmens stadsdelscentrum.⁵⁰

⁴³ 64, 79, 1st boende– 72,78, 1st boende

⁴⁴ 66, 1st boende, 73, 1st boende

⁴⁵ 48,59,60, 1st boende –143, 1st boende

⁴⁶ 83, 84, 85, 87, 1st boende

⁴⁷ 66, 1st boende

⁴⁸ 129, 132 , Bostadsrättsförening, –94, 2st boende

⁴⁹ 130, 2st boende

⁵⁰ 65, 2st boende

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har medvetet valt att frångå de intensjoner som fanns när Skärholmen byggdes och istället möjliggöra en bebyggelsestruktur som grundas i dagens ideal för en hållbar stadsutveckling. En sådan viktig princip handlar om trafiken. Skärholmen är från början byggt för "massbilism" – man såg bilen som det ideala sättet att ta sig fram och valde därför att bygga strukturen så att bilar och fotgängare/cyklister inte skulle blandas så att man skulle kunna köra sin bil i relativt hög hastighet även inom stadsdelen. Dagens princip bygger istället på att det ska vara enklast att gå, cykla och åka kollektivt och tillåter därför fotgängare och cyklister att röra sig säkert längs alla gator på trottoarer och cykelbanor. Ambitionen är att det fina nätet av gång- och cykelvägar i parkmark i den mån det är möjligt kommer finnas kvar även om flera gångtunnlar försvinner till följd av förändringar i gatustrukturen som helhet och att det i delar ersätts med cykelbana och gångbana i gata.

Genom Fokus Skärholmen har stadsbyggnadskontoret också ett tydligt uppdrag att jobba för att minska de gränser och barriärer som finns mellan stadsdelarna och inom stadsdelarna mellan exempelvis områden med enbart flerbostadshus och områden med enbart radhus. Det innebär i praktiken att en del grönområden kommer att bebyggas och att befintliga radhus, villor och flerbostadshus kommer få nya grannar. Att olika boendeformer finns i samma bostadsområde har en rad fördelar som till exempel att möjligheter att bo kvar i stadsdelen där man trivs, men i annan boendeform eller boendetyper.

I Skärholmsdalens bevaras och utvecklas parken i dalgången mellan Skärholmen och Sätra. Detta görs dels för att den är en viktig länk i stråket mot Sätreskogen, dels för att möjlighet finns att utveckla den och forma en mer inkluderande mötesplats snarare än en barriär eller åtskillnad mellan stadsdelarna.

Vad gäller synpunkter angående skala och bebyggelse typer i olika delar finns en avsikt att bebyggelsen är högst och tätast närmast Skärholmsvägen och centrum och lägre längs med parken och mot skogen. Delar av bebyggelsen mot naturreservatet har arbetats om inför granskning. I och med önskan om högre bebyggelse längs Skärholmsvägen är intentionen att den inte ska upplevas högre än 5 våningar från gatan. Skälen till det är dels en ambition om att skapa ett gaturum i mänsklig skala, dels att bebyggelsen ska upplevas som proportionerlig i relation till omgivande stadsrum och bebyggelse. Ett ytterligare syfte är att upplevelsen av

bebyggelsen på håll ska uppfattas som att den anpassas till terrängen/Ekholmshöjden och att den i bakkant ska klättra uppåt.

Vad gäller funderingar kring att den nya bebyggelsen skulle öka den sociala snedfördelningen och ifrågasättandet av huruvida den nya bebyggelsen verkligen kan locka höginkomsttagare till området som skulle bidra till att höja områdets status, vill Stadsbyggnadskontoret betona att ett bärande syfte i den satsning staden kallar Fokus Skärholmen är att stärka den sociala hållbarheten inom stadsdelen genom stadsutveckling. Det handlar inte i första hand om att höja områdets status utan snarare om att bidra till jämlika livsvillkor genom att exempelvis förbättra kopplingar mellan stadsdelar, satsa på de offentliga rummen och att komplettera stadsdelen med bra och moderna bostäder. Med ett rikare utbud av olika boendetyper från olika tidsepoker kan inte bara nya invånare lockas att flytta till Skärholmen utan även de som redan bor i stadsdelen kan bo kvar längre även om önskemålen och behoven ändras över tid. De värdeladdade begrepp som i vissa fall används i planbeskrivningen kan uppfattas som floskler. Kontoret försöker använda begrepp som är tydliga och som säger något viktigt om grundprinciperna för planen. Exempelvis har arbete med barnperspektivet lett till att väl tilltagna ytor för förskolegårdar avsatts.

Skärholmsvägens bebyggelse

Bra med bebyggelse längs Skärholmsvägen
De flesta som yttrat sig ställer sig generellt positiva till den planerade bebyggelsen längs Skärholmsvägen. Det förmodas bidra till ökad trygghet.⁵¹ Några anser att exploateringen längs Skärholmsvägen skulle kunna få bli högre för att kunna minska antalet bostäder i västra delen av planområdet.⁵²

Anpassa gestaltningen efter omgivande bebyggelse
Några har synpunkter på den föreslagna utformningen av bebyggelsen längs Skärholmsvägen, någon ogillar de ”moderna terrashusen”⁵³ medan andra tycker att de ska utformas mer som terrasshus i Gröndal.⁵⁴ Någon önskar brutet tak i samma form som de nybyggda husen är vid Sättagårdsvägen/Sätra varvsvägen. Detta förmodas rama in de båda dalarna med samma slags hus och takform samt bidra till att det blir ljusare och tryggare.⁵⁵

⁵¹ 65, 1st boende –67, Bostadsrättsförening

⁵² 143, 1st boende –67, Bostadsrättsföreningen Sjöblick 1 –94, 2st boende, – 129, 132 Bostadsrättsförening

⁵³ 72, 78, 1st boende

⁵⁴ 129, 132 Bostadsrättsförening

⁵⁵ 72, 78, 1st boende

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ambitionen är att bebyggelsen ska ha en höjd och täthet som ger urbana kvaliteter samtidigt som det minimerar intrång i landskapet. Ekholmshöjden grönska och topografi ska vara tydligt avläsbar, därför är tanken att bebyggelsen ska underordna sig den översta trädraden på berget. Gällande takform kommer detta inte regleras i detaljplanen, men ambitionen är att bebyggelsen inom Skärholmsdalen ska ha ett sammanhängande uttryck.

Bebyggelse invid Gräsholmsvägen/Vårholmsbackarna

Lägre hus eller inga alls

Flera boende önskar lägre hus eller inga alls längs Gräsholmsvägens västra del.⁵⁶ De anser att det bör byggas högre hus på andra ställen där man inte ”bygger in” befintliga bostäder.⁵⁷ Boende angränsande den planerade bebyggelsen är rädda för att det inte lämnas träd mellan befintliga bostäder och de nya husen och att det inte kommer vara fortsatt utsikt mot grönska och Mälaren.⁵⁸ Taken får därför inte sticka upp ovanför angränsande hus infartsväg till garagen.⁵⁹ Flera boende påpekar att man blir inbyggd med höghus åt alla håll och flera uttrycker en oro för att solljus försvinner och att det blir så tätt mellan husen att de behöver leva med fördragna gardiner.⁶⁰ Förslaget anses bidra till att intrycket av området försämrars.⁶¹

Anpassa gestaltningen efter omgivande bebyggelse

Några har synpunkter på utformningen, att byggnaderna är långa och sammanhängande och att de skiljer sig markant från den i dag omgivande bebyggelsen, som närmast är villor, radhus och tvåvåningshus. Man ifrågasätter även om bebyggelsen kan bli miljöer att trivas i med hänvisning till att det är en mörk plats med lite solljus, att man från de lägsta våningsplanen ser rakt in i berget, att husen ligger längs en lutande gata och att man inte får ha garage i husen.⁶²

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar med hjälp av solstudier att ingen befintlig bebyggelse angränsande till planområdet kommer påverkas genom skuggning. Förändrad utsikt och upplevelsen av minskad öppenhet och grönska är konsekvenser av planförslaget, som bedöms få accepteras. Inför granskning föreslås att flera hus

⁵⁶ 129, 132 Bostadsrättsförening– 94, 2st boende

⁵⁷ 48, 59, 60, 2st boende

⁵⁸ 67, Bostadsrättsförening

⁵⁹ 73, 1st boende

⁶⁰ 58, 1st boende

⁶¹ 135, Bostadsrättsförening

⁶² 94, 2st boende

längs Gräsholmsvägens förlängning bli lägre och några har flyttats eller delats in i mindre enheter. Detta bedömer Stadsbyggnadskontoret bidra till ett bättre möte med naturreservatet och befintliga enfamiljshus.

Bebyggelse i dalgången mot Gillsätra radhusområde och mot naturreservatet

Kritik mot det slutna kvarteret – kvarter 5

Flera boende är kritiska mot det slutna kvarteret som föreslås i dalgången. Kvarteret anses stänga porten till naturreservatet.⁶³ Vissa är kritiska mot att kvartersform inte finns i befintlig struktur. Andra menar att kvarteret gör cykelstråket från Sättra till Skärholmen mindre gent.⁶⁴ All bebyggelse och vägomläggning ovanför den nuvarande gång- och cykelvägen från Björksättravägen förbi Gillsätra och upp mot Gräsholmsvägen, det som många boende kallar ”ängen” bör vara orörd. Där finns bland annat en sluttande backe som använts att åka kana på av de mindre barnen.⁶⁵

Bevara den gröna dalgången

Flera boende betonar den gröna dalgången som en viktig del i Skärholmens karaktär med stor betydelse för de boende. Dalgången har varit föremål för ett antal olika planer genom åren, framförallt Kungshattleden som nu byggs som Förbifart Stockholm, under marken. Att ången blivit kvar beskrivs som en stor glädje för stadsdelen som ingång till naturreservatet.

Flera närboende uttrycker en oro för att bebyggelsen i dalgången medför trafik som stör upplevelsen av grönområdet och försämrar boendemiljön. Om man ändå bygger bör man hålla rimliga avstånd till befintlig bebyggelse och spara träd emellan.⁶⁶

Skärholmens styrka beskrivs av en boende som den ständiga växelverkan mellan bebyggelse och öppenhet. En skejtbana som kan smälta in i landskapet eller en friyta till alla tillkommande människor föreslås.⁶⁷ För trivseln i området känns det även viktigt att vissa avstånd hålls mellan olika delar av bebyggelsen så att grönområden kan finnas mellan de olika bostadsområdena, övriga bebyggelser och vägar.⁶⁸

⁶³ 72, 78, 1st boende

⁶⁴ 47, 1st boende

⁶⁵ 72, 78, 1st boende

⁶⁶ 73, 1st boende

⁶⁷ 69, 1st boende

⁶⁸ 66, 1st boende

För hög skala mot naturreservatet
Bebyggelsen längs Skärholmens Gårdsväg ser ut att bli för stor/hög. Brf Lillholmen blir helt inbyggt och charmen med området förstörs.⁶⁹ De nya husen ser dessutom ut att inkräkta på bostadsrättsföreningens fastighet. Minska antalet lägenheter i området genom att inte bygga hus mot norr och låt ängen öppna sig mot vägen.⁷⁰

Bebyggelsen bör anpassas så att den inte skuggar radhusen i Gillsätra under vår och höst. Då området delvis är vattensjukt är solens upptorkande förmåga viktig.⁷¹ Någon upplever att en maxad bebyggelse på gränsen mot naturreservatet riskerar att bli en ful baksida till centrum och önskar sig mjuka övergångar mellan bebyggelse typer och mot naturen.⁷²

Vårdboendet lokaliserat långt ifrån kollektivtrafik och centrum
Vårdboendet ligger långt från kollektivtrafik och att det bör planeras för kollektivtrafik till boendet.⁷³ Det är olämpligt att placera en så stor och lång byggnad precis i mötet med naturreservatet då det både påverkar upplevelsen av reservatet för Skärholmsborna och utsikten mot naturen för dem som bor i närområdet. Flera boende påpekar att byggnadskroppen är både för lång och för hög och att den upplevs som en mur.⁷⁴ Ängen där vårdboendet är placerat används av barngrupper och boende i området.⁷⁵

Placeringen längs Gräsholmsvägen anses inte tillgänglig då gatan lutar och anses otrygg för boende, personal och anhöriga.⁷⁶ En närboende ifrågasätter om det verkligen är attraktivt att bo i ett femvåningshus på ålderns höst och menar att man borde bygga lägre och satsa på att skapa hemkänsla för de äldre.⁷⁷ En annan boende anser att utsikten mot naturreservatet kommer bli deprimerande när det är mörkt. En vinklad byggnad föreslås för att skapa skydd för vind. Mer än fyra våningar bör inte huset bli.⁷⁸

⁶⁹ 48, 59, 60, 1st boende

⁷⁰ 70, 1st boende

⁷¹ 40, 1st boende

⁷² 69, 1st boende

⁷³ 82, 1st boende

⁷⁴ 94, 2st boende

⁷⁵ 48, 59, 60, 1st boende

⁷⁶ 72, 78, 1st boende – 70, 1st boende

⁷⁷ 55, 56, 57, 1st boende

⁷⁸ 72, 78, 1st boende

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att byggrätten för det slutna kvarteret behöver utgå till följd av svår grundläggningsförhållanden samt en justerad placering av Skärholmsvägen, som syftar till att förbättra genheten för fotgängare och cyklister. Kontoret bedömer att en stor del av den planaste delen av den gröna dalgången bevaras genom att det fortsätter vara parkändamål.

Stadsbyggnadskontoret har sedan samråd tittat vidare på bebyggelsens placering i den västra delen av planområdet för att försöka minimera olägenheter för grannar. Det har inneburit en omdisponering och lägre skala på bebyggelsen närmast reservatet.

Ingen bebyggelse placeras innanför naturreservatsgränsen, dock kommer delar av Gräsholmsvägens förlängning fortsatt gå inom reservatet. I samråd med dem som instiftade naturreservatet har staden kommit fram till att vägen inte medför att några ekologiska värden försvinner eller påverkas negativt. Det är därför troligt att dispensansökan godtas.

Stadsbyggnadskontoret har efter samråd sett över vårdboendets placering som föreslås flyttas något öster ut. Anledningen till detta har varit att vårdboendet bedöms få en bättre gård samt att färre grannars utsikt skulle påverkas vid den nya lokaliseringen. Vårdboendet har även sänkts en våning från 5 till 4 våningar och arkitekterna har arbetat med att försöka dela upp volymen så att den inte upplevs lika massiv, lång och "murlikande". Kontorets bedömning är att denna justering bidrar till att mötet med befintlig bebyggelse och naturreservatet blir mer anpassat.

Angående att ytan där vårdboendet tidigare föreslogs används för rekreativa syften av boende och barngrupper, så har stadsbyggnadskontoret förståelse för att det uppfattas som olyckligt. Stadens bedömning är dock att den utvecklade parken i dalgången kommer att kunna fylla samma syfte för dessa grupper. Skillnaden i avstånd är marginell.

Gällande om den föreslagna boendetypen kommer att vara en trivsam miljö för dem som flyttar in så ser Stadsbyggnadskontoret flera kvaliteter. En är närheten till Sätterskogen och utsikten mot naturreservatet. En annan är möjligheten att ordna en utemiljö som underlättar och lockar till att vara hemma, utomhus.

Gällande vårdboendets närhet till kollektivtrafik delar staden uppfattningen att det är detta en utmaning. Närmaste

busshållplatser kommer att finnas vid korsningen Falkholmsgränd/Vårholmsbackarna och vid Skärholmsvägen. I byggnaden möjliggörs garage för personal och besökare.

Barnperspektiv och placering av förskolor

Förskolan i Vårholmsbackarna – kvarter 14

Angående den föreslagna förskolan vid Vårholmsbackarna yttrar sig närboende angående förskolans placering inom planområdet, som bedöms ligga för långt från bostäderna och därmed riskerar att generera biltrafik som skapar en osäker trafiksituation. Man menar vidare att det inte finns tillräckliga ytor för parkering intill förskolan vilket riskerar att orsaka trafikproblem. De som yttrat sig ifrågasätter också om att förskolorna får en god och säker utemiljö, då de bedömer att tomten är för kuperad och belägen nära vägen till. Slutsatsen av detta menar de boende bör vara att tar bort förslaget om en ny förskola vid Vårholmsbackarna samt att staden istället utreder möjligheten att placera fler och mindre förskolor jämt fördelade i stadsdelen. Några framhåller även att de inte vill förlora naturmarken/skogsdungen vid Vårholmsbackarna, som de ser som en vacker barriär mellan gammalt och nytt.⁷⁹

Förskolan vid Skärholmsvägen – Kvarter 1

Flera har även synpunkter kring placeringen av förskolan vid Skärholmsvägen. De anser att det är olämpligt att förlägga en förskola så nära Förbifartens bussramper, som förmodas alstra mycket avgaser. Förskoleverksamheten förmodas bidra till att vägen korkas igenom vid lämning och hämtning och det anses olämpligt att den förläggs vid en väg där bilar kör i 70 km i timmen.⁸⁰ Man undrar också varför förskolan placeras i utkanten av bostadsområdet och önskar att den ligger mer mitt i strukturen.⁸¹

Förskolan vid Ekholmshöjden – Kvarter 16

Några anser att förskolan på Ekholmshöjden är svåråtkomlig från bebyggelsen vid foten av berget.⁸²

Barnperspektiv

Flera boende har synpunkter gällande att förslaget inte är gynnsamt ur ett barnperspektiv utan tvärt om bidrar till mindre säkra och otryggare gång- och cykelvägar i synnerhet kopplingen mellan Skärholmen och Sätra.⁸³ Flera personer önskar att gångtunnlarna i området bevaras då de är mer säkra för barn.⁸⁴ Några anser

⁷⁹ 142, 1st boende – 82, 1st boende

⁸⁰ 86, 89, 90, 1st boende, – 82, 1st boende

⁸¹ 72, 78, 1st boende

⁸² 70, 1st boende – 72, 78, 1st boende

⁸³ 134, 1st boende

⁸⁴ 64, 79, 1st boende

förändringen kommer försvåra möjligheterna att göra utflykter i närområdet. Planskilldheten vid Björksättravägen bör vara kvar bl.a. för alla barngrupper som rör sig mellan Sättradal och Skärholmen samt naturreservatet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att förskolor kan placeras i föreslagna lägen. Lägena är väl studerade och ger goda förutsättningar att skapa en bra förskolemiljö och ett positivt tillskott till stadsdelen.

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

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

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

Förskolan i kvarter 1 längs Skärholmsvägen är planerad i områdets utkant men längs vägen mot centrum, tunnelbanan och busstationen vilket gör vardagslogistiken smidig för dem som väljer att resa kollektivt. Vad gäller oro för buller och störningar från Skärholmsvägen planerar Staden för att sänka trafikhastigheten på sikt. Den typ av bebyggelse som planeras, med högre täthet och fler korsningspunkter, medger inte hastigheter över ca 40-50 km/h.

Framtagande av planförslaget har alternativ placering av förskola utretts bl.a. mer centralt i området. Inget av de utredda förslagen har gett någon bättre lösning då de antingen skulle inkräkta på parken eller betyda att förskolan skulle behöva inhysas i något av kvarteren vilket skulle ge sämre förutsättningar för goda utemiljöer både för förskolan och för de boende. Det skulle även innebära en risk för olägenheter och konflikter med boende, vilket i slutändan skapar en osäker situation kring möjligheten att tillgodose förskolebehovet i området.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att de nya gång- och cykelvägarna längs gatorna kommer att bli ett komplement det befintliga finmaskiga gång- och cykelnät i parkmark. Även utanför planområdet kommer gång- och cykelvägarna att förlängas till Eksätravägen och förbättra kopplingen till bl.a. skolorna i Sätra.

Stadsbyggnadskontoret anser att gångtunnlar medför både fördelar och nackdelar. Fördelar är att de ofta upplevs som trafiksäkra, medan nackdelar är att de kan upplevas otrygga och att de ofta tar stort utrymme i anspråk. Inom planområdet har en konsekvens av den utvecklade trafikstrukturen blivit att gångtunnlarna försvinner eftersom gator leds om och landskapet runt omkring förändras och får ny höjdsättning. Det är därför inte möjligt att bevara de befintliga gångtunnlarna, även om några av dem bedöms fungera väl i dagsläget. Staden jobbar nu med utformningen av övergångställena för att skapa tydliga och säkra övergångar med prioritering av fotgängare och cyklister.

Naturvärden

Bebyggelse på park-och naturmark

Många boende har synpunkter kring minskad grönyta i och med planerad bebyggelse. En är besviken över att inte mer natur bevaras.⁸⁵ Man menar att det för trivselns skull är viktigt att det finns mycket grönska mellan husen, vilket är en orsak till att flera bosatt sig i området. Flera anser att det ligger i det allmänna intresset att bevara grönområdet som det är, då det inte går att utesluta att växt- och djurlivets artsammansättning på platsen förändrats, exempelvis vissa fridlysta djurarter. De anser att detta inte utretts på ett lämpligt sätt vid handläggningen av planen.⁸⁶ En boende påpekar att bebyggelse längs Gräsholmsvägen/Vårholmsbackarna är planerad på värdefull

⁸⁵ 50, 1st boende – 67, Bostadsrättsförening

⁸⁶ 74, 1st boende – 76,– 1st boende 147, 1st boende –148,– 1st boende 149, 1st boende – 154, 1st boende

naturmark, vilket framkommer av naturvärdesinventeringen som finns med som en bilaga i samrådshandlingarna.⁸⁷

En boende hänvisar till regionala planeringsdokument där delar av området är utpekade som de s.k. gröna kilarna. Personen anser att det är olämpligt att bebygga i dalgången då det tidigare funnits groddjur i Skärholmsbäcken. Även i strukturens västra del är det olämpligt att bygga på grund av de fyllnadsmassor som finns. Personen anser att det är brutalt att förlägga en ny gata längs kanten av naturreservatet och att grönstrukturen inte förbättras av planförslaget.⁸⁸

Samma person anser att förslaget medför betydande miljöpåverkan. Personen anser att en miljöbedömning behöver göras eftersom planområdet omfattar en grön kil, våtmarker och skyddsvärda arter.⁸⁹ Ytterligare en person anser att planen leder till miljöförstöring och menar att detta kan leda till psykiska besvär på grund av förändrad utsikt.⁹⁰ En annan person anser att förslaget innebär generell förstörelse av ”Mälarnatur” och specifikt ett vackert bergsområde med lövskog som har ett antal ekar.⁹¹

Utsikt och ekonomiskt värde

Flera grannar uttrycker en oro för att den föreslagna bebyggelsen kommer att påverka naturen som finns i området och att insynsfria balkonger med utsikt mot grönområde/naturreservat kommer att veta mot den nya bebyggelsen.⁹² Ett par boende påpekar att det är ett underbart område med ”storskog” och att de trots att det var självklart att det skulle bevaras.

Några närboende uttrycker oro över att minskningen av naturområden, försämrade utsikt och ökad insyn påverkar värdet på befintliga bostäder negativt.⁹³ Man menar att staden inte tar hänsyn till ekonomiska aspekter för boende och bostadsrättsföreningar. De tycker det är synd att bebygga natur- och parkmark och att området får minskad stillhet, färre rekreativmöjligheter och försämrade grönstruktur. En person menar att grönområdena mellan den befintliga bebyggelsen medvetet har sparats och fortsatt önskas bevaras, vilket har framkommit i tidigare genomförda undersökningar.⁹⁴ En annan person ansåg att det är viktigt att bevara

⁸⁷ 82, 1st boende

⁸⁸ 134, 1st boende

⁸⁹ 134, 1st boende

⁹⁰ 147, 1st boende

⁹¹ 130, 2st boende

⁹² 44, 1st boende

⁹³ 55, 56, 57, 1st boende – 67, Bostadsrättsförening

⁹⁴ 72, 78, 1st boende

den norra delen av dalgången, så att det inte blir en baksida med hus som skymmer utsikten.⁹⁵

lanspråktagande av naturreservatet

Några anser att den föreslagna bebyggelsen gör för stort intrång i Sätmaskogens naturreservat.⁹⁶ Någon anser att förslaget innebär en ologisk och visuellt orimlig infart till naturreservatet med en stadsgata som abrupt avslutas vid gränsen till reservatet.⁹⁷ En boende menar att entrén till naturreservatet Sätmaskogen förfulas med höga hus som inte smälter in i naturen.⁹⁸

Flera anser att ny bebyggelse vid Gärsholmsvägen/Vårholmsbackarna inkräktar avsevärt på Sätmaskogen. Då Sätmaskogen blev naturreservat hade det redan gjorts försök att nagga skogen i kanten. I och med att skogen blev naturreservat trodde man att den var räddad. Bebyggelsen som placeras invid parken vid Falkholmsgränd, förmodas skapa trafikproblem för hela Skärholmen i och med att de byggs på nuvarande kulvertar⁹⁹ De anser även att det är onödigt och alltför kostsamt att bygga om korsningen vid Falkholmsgränd och Gräsholmsvägen, eftersom gångtunneln där nyss reparerades.¹⁰⁰

Rekreation

Flera påpekar att platsen där vårdboendet är tänkt att placeras är flitigt använd året om av boende intill som saknar lummiga gårdar, samt förskolorna i närområdet. De påpekar att den är viktig ur ett barnperspektiv, särskilt för de minsta barnen som inte orkar gå så långt. De beskriver den också som en viktig gränzon mot reservatet.¹⁰¹ Några är rädda att djuren kommer drivas längre in i naturreservatet och förlora boplatser och betesmark. De anser även att biotopskyddade arter måste utredas.

Några som lämnat yttrande efterlyser gemensamma odlingsytor.¹⁰²

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets har vägt naturvärdet- och rekreativvärdet mot värdet av ny bebyggelse och de kvaliteter som den kan medföra i form av aktiva/trygga gaturum och

⁹⁵ 69, 1st boende

⁹⁶ 128, 1st boende

⁹⁷ 130, 2st boende

⁹⁸ 55, 56, 57, 1st boende

⁹⁹ 94, 2st boende

¹⁰⁰ 72, 68, 1st boende – 82, 1st boende – 97, 140, 1st boende

¹⁰¹ 67, Bostadsrättsförening

¹⁰² 91, Bygemenskap

investeringar i parken. Ställningstagande är att de föreslagna ytorna är möjliga att bebygga. En miljöbedömning görs vid betydande miljöpåverkan t.ex. vid omvandling av tidigare industrimark. Att en miljöbedömning inte gjorts innebär inte att miljöfrågorna inte behandlas. Miljöfrågorna hanteras som en del av planarbetet och konsekvenser kan utläsas i planens konsekvensbeskrivning.

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

Efter samrådet har utredningar för skyddade arter fördjupats. Inför granskning kommer kontoret att föreslå åtgärder i de fall det visar sig nödvändigt för att säkerställa deras livsmiljöer. Generellt konstateras att planen medför att områden med naturvärden exploateras men inte i en sådan utsträckning att man riskerar att påverka några värdekärnor eller att viktiga ekologiska samband bryts. I området finns tack vare reservatet god fortsatt god tillgång till naturvärden och rekreation, även med den föreslagna bebyggelsen. De funktioner som idag ryms på en yta som kallas "ängen", där ett nytt vårdboende planeras, kommer kunna kompenseras inom kort promenadavstånd genom utvecklingen av dalgångsstråket och parkstråket.

Inför granskning föreslås bebyggelsen närmast reservatet sänkas i delar för att värna utblicken mot grönområdet för flertalet boende och skapa ett mer harmoniskt möte med skogen. Stadsbyggnadskontoret prövar också möjligheten att styra färgsättningen på bebyggelsen för en bättre anpassning till mötet med naturen och befintlig bebyggelse.

Trafikseparering

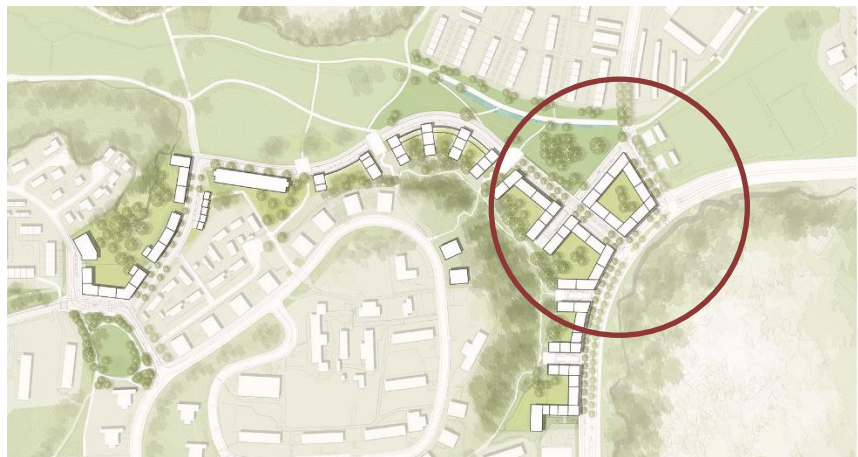
Kopplingen mellan Sättra och Skärholmen försämras. Flera anser att förslaget bidrar till en försämrad gång- och cykelförbindelse från Sättra till Skärholmen.¹⁰³ Att ersätta ett välfungerande cykel- gångstråk längs Skärholmsvägen med en trottoar rimmar inte med att utveckla en mer "levande, trygg och tillgänglig miljö" och bidrar inte till målet att stärka kopplingen mellan stadsdelarna. Denna cykelväg används flitigt av både

¹⁰³ 134, 1st boende

motionärer och pendlare i synnerhet från Sättra och är nybyggd.¹⁰⁴ Stråket upplevs idag som en trygg och säker förbindelse och gångtunneln är en viktig del i att slippa korsa Björksättravägen.¹⁰⁵ Några önskar att detaljplanen även kunde ta hand om nivåskillnaden på gång och cykelvägen vid Mikaelikyrkan och anser att detaljplanen för Moskén försämrar för gående och cyklande. Vägen har endast svag backe och fungerar utmärkt även för gående med rullatorer och att köra egen elektrisk rullstol.¹⁰⁶ En person önskar att man bevarar och förbättrar befintliga stigar och promenadvägar i området¹⁰⁷

Några boende anser att huvudcykelstråket vid Björksättravägen blir mindre gent på grund av det slutna kvarteret.¹⁰⁸ En boende påpekar att tillgängligheten försämras för de som bor på Ekholmsvägen i och med att en befintlig cykelväg tas bort.¹⁰⁹

En boende påpekar att det i dag går ett huvudcykelstråk mellan Sättradalsparken – Skärholmen. Det vore bra om det är så gent som möjligt och att man inte behöver runda det föreslagna kvarteret. Det finns även frågetecken kring cykelmöjligheten från Björksättravägen mot Skärholmen. Tvingas man som cyklist runda det nya kvarteret eller kan man leda en cykelväg genom kvarteret? Det blir ett sicksackande för gående och cyklister som gör det svårt att hitta.¹¹⁰



*Illustrationsplan som visar nämnt kvarter i korsningen
Björksättravägen/Skärholmsvägen*

¹⁰⁴ 83, 84, 85, 87, 1st boende

¹⁰⁵ 134, 1st boende

¹⁰⁶ 72, 78, 1st boende – 134, 1st boende

¹⁰⁷ 70, Karin Rask

¹⁰⁸ 64, 79, 1st boende

¹⁰⁹ 69, 1st boende

¹¹⁰ 47, 1st boende

Trafikseparering eller blandtrafik?

En person konstaterar att den enskilt största förändringen med avseende på utformning är att körbanan smalnas av till förmån för gång- och cykelbanor längs gatan. Att man gör denna typ av förändring på ett helt nytt område låter bra. Men att tvinga in denna typ av förändring i en redan väl fungerande miljö kring Gräsholmsvägen är dåligt, dvs att skapa en gata med ”stadsliknande” karaktär där omgivningen inte alls ser ut på det sättet.

En boende i Sättra beskriver parkstråket från Bredäng, genom Sättradalsparken och Skärholmsdalen mot naturreservatet som en pulsåder där alla – barn som gamla - kan röra sig fritt utan bilar och att de gröna mellanrummen i Skärholmen är en viktig del av stadsdelens karaktär och charm. Personen i fråga önskar att stråket får fortsätta och att den fria vyn mot Skärholmsberget ska visa vägen mot reservatet.¹¹¹

En annan boende beskriver den planerade gångvägen längs med Gillsättra radhusområde, från Björksättravägen mot naturreservatet som malplacerad och onödig. Den nya gatan bör räcka för de nyttillkommande och de boende har redan upptrampade stigar. Dessutom riskerar de träd som illustrerats att skugga radhusens gavlar och att växa in på deras område.¹¹²

Att angöra husen från gatan och att gatan går mellan husen och parken menar en boende förstör anslutningen till naturreservatet. Samma boende undrar också var alla de 270 p-platser som behövs för utbyggnaden ryms.¹¹³

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande är att trafiksepareringen i Skärholmsdalen delvis kommer behöva ersättas med gator med blandtrafik för att uppnå detaljplanens målsättning att stärka den sociala hållbarheten genom att tillföra ny bebyggelse. De gångtunnlar som planeras att tas bort kommer att ersättas med trafiksäkra och trygga övergångar med en tydlig prioritering av fotgängare och cyklister. Gatustrukturen i stort föreslås ändras så pass mycket att det inte kommer vara möjligt att behålla de befintliga tunnlarerna då gatustruktur och bebyggelse tillkommer som gör de befintliga lägena olämpliga. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen som framförts att samrådsförslaget inte i tillräcklig

¹¹¹ 66, 1st boende

¹¹² 64, 79, 1st boende

¹¹³ 70, 1st boende

omfattning stärker kopplingen mellan Skärholmen och Sättra. Inför granskning kommer förslaget omarbetas så att det på ett bättre sätt stärker kopplingen.

Det är ett av projektets huvudsyften att stärka kopplingen mellan Sättra och Skärholmen. Det slutna kvarteret som i samrådsförslaget placerades vid korsningen Björksättravägen/Skärholmsvägen gjorde att gång-cykelvägarna fick en knäck vilket snarast försämrade genheten. Stadsbyggnadskontoret har därför efter samrådet valt att arbeta vidare med strukturen för att skapa bättre kopplingar mellan stadsdelarna.

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

Målstättningen är att det gröna stråket från Sättradalsparken, genom Skärholmsdalen och vidare ut i naturreservatet är en kvalitet som är viktig att värna i planförslaget. När gångtunneln ersätts med en övergång i plan blir det viktigt att den utformas med prioritering av fotgängare och cyklister. Utformningen styrs inte i detaljplanen men däremot i det kvalitetsprogram och den systemhandling för allmän plats som tas fram av exploateringskontoret parallellt med planen.

För att ytterligare förbättra kopplingen mellan Sättradalsparken och naturreservatet föreslås en ny parkväg förbi Gillsättra radhusområde. Utformningen i den delen av parken kan stärka kopplingen och tydliggöra entrén till reservatet och skapa nya platser att vistas på i de soligaste delarna av dalen. Utformningen styrs inte av detaljplanen. I arbetet med utformning av parken ses växtvalet över för att skapa inbjudande gröna rum utan att det inkräktar på radhusområdet med skuggning eller annan olägenhet, snarare avses den skapa en tydlig gräns mellan den allmänna parken och den privata samfällighetens ytor.

Utformningen av den tillkommande bebyggelsen, med en gata mot parken bildar en tydlig front eller ett avslut på bebyggelsen. Gatan gör den tydligt att parken är en allmän park och inte bostadsgård eller allmänning för de boende. Att husen angörs från den allmänna

gatan är en beprövad yteffektiv lösning som gör det möjligt att spara mer naturmark bakom kvarteren.

Parkeringen för hela utbyggnaden löses i garage, till största delen i tre större, delade underjordiska garage. Dessa syns därför inte i t.ex. den fysiska modellen eller illustrationsplanen.

Trafiksäkerhet och kapacitet

Ökad köbildning och trafikolyckor

Flera boende uttrycker oro för en försämrad kapacitet för biltrafik på Skärholmsvägen med en minskning av antalet körfält i vardera riktningen från 2 till 1.¹¹⁴ Några framhåller att Skärholmsvägen har en viktig funktion att avlasta E4 när det är köbildning där.¹¹⁵

Trafiksituationen är ansträngd till följd av bygget av Förbifart Stockholm. Påverkan på planen behöver utredas. En boende beskriver att när trafiken korkar igen på Skärholmsvägen så kör folk även på parkvägar och gräsmattor. Personen menar att Skärholmsvägen är genomtänkt och bra planerad och att den lett till få olyckor och dödsfall i trafiken.¹¹⁶ Att minska biltrafiken är feltänkt. Bil- och busstrafiken kommer att öka med alla nya bostäder.¹¹⁷ Några är rädda för att plats inte ges till utryckningsfordon och angöring.¹¹⁸ Utrymningsvägarna är viktiga för trafiken på Essingeleden och söderut efter Skärholmen. Därför bör planarbetet invänta Förbifartens färdigställande,¹¹⁹ Spårväg syds planering och moskéns byggnation.¹²⁰

Några anser att Gräsholmsvägens förlängning kommer innebära en ökad trafikmängd och mycket buller och förmodas användas som en genväg från Skärholmens centrum till Sättra. Flera boende verkar ha svårt att förstå hur angöring till de nya husen ska gå till.¹²¹ Det är viktigt att det finns väl tilltagna ytor att komma fram till varje port och att det finns plats för arbetsfordon, varubilar, taxi, rullstolstaxi, polis, ambulans och brandkår att stanna på och att andra fordon samtidigt kan passera.¹²² En boende anser att fler bostäder vid Gräsholmsvägen kräver en rondell vid korsningen Ekholmsvägen/Vårbergsvägen. En annan önskar ett signalförsett övergångsställe vid bussramperna vid Skärholmsvägen.

¹¹⁴ 64, 79, 1st boende

¹¹⁵ 133, 1st boende – 51, 1st boende

¹¹⁶ 51, 1st boende – 82, 1st boende

¹¹⁷ 82, 1st boende – 130, 1st boende

¹¹⁸ 147, 1st boende – 148, 1st boende – 149, 1st boende – 154, 1st boende

¹¹⁹ 147, 1st boende – 148, 1st boende – 149, 1st boende – 154, 1st boende

¹²⁰ 64, 79, 1st boende – 70, 1st boende – 72,78, 1st boende – 82, 1st boende

¹²¹ 70, 1st boende

¹²² 72, 78, 1st boende

Ett par boende ställer sig tveksam till att Gräsholmsvägens förlängning är så pass smal och att det inte är bra att den byggs på ett sätt så att bilar inte kommer kunna mötas överallt. En granne beskriver att det redan idag är köbildning i korsningen Vårbergsvägen/Ekholmsvägen.¹²³ Några boende är oroliga för att det kommer uppstå trafikproblem på Vårholmsbackarna¹²⁴. Någon menar att det blir mindre säkert om de planskilda korsningarna tas bort och att de blir ”hot spots” för trafikolyckor.¹²⁵

Kollektivtrafiken är underdimensionerad

Ett par grannar uttrycker oro för att kollektivtrafikens kapacitet är underdimensionerad. Redan idag är det trångt i tunnelbanan¹²⁶ och Spårväg syd ligger långt fram i tiden och kommer inte vara tillräcklig.¹²⁷ Buss 135 upplevs som underdimensionerad.¹²⁸ Någon påpekar att alla inte kan gå, eller inte gå så långt, då upplevs sträckorna som långa och alternativa transportsätt behövs. En boende anser att planen inte underlättar framdragningen av Spårväg syd, det görs inga försök på hur visa hur Skärholmsvägen som en lokalgata skulle fungera med spårvägen.¹²⁹ En boende anser att konsekvensbedömning av hur förslaget påverkar kollektivtrafiken borde gjorts.¹³⁰ Andra anser att det är viktigt att det tillförs en busslinje som passerar vårdboendet.

Gräsholmsvägens förlängning kommer att bli smitväg

Några grannar är oroliga för att en ny genomfartsväg från Gräsholmsvägen till Skärholmsvägen kommer fungera som en smitväg och kommer att innebära mycket trafik med buller och dålig luft som stör upplevelsen i naturreservatet som bör bevaras för stillhet och rekreation och för att värna det rika djurlivet.¹³¹ Istället föreslår de skrivande en vändplats intill vårdboendet och att stadsdelarna binds samman med gång- cykelvägar istället för tung trafik.¹³²

Björksättravägen kommer få minskad kapacitet

En granne uttrycker oro för minskad kapacitet för biltrafik på Skärholmsvägen samt Björksättravägen och att det påverkar

¹²³ 139, 1st boende

¹²⁴ 137, 1st boende – 64, 79, 1st boende – 82, 1st boende – 86, 89, 90, 1st boende – 94, 2st boende – 138, 1st boende – 139, 1st boende – 97, 140 - 1st boende 141, 1st boende – 142, 1st boende

¹²⁵ 82, 1st boende

¹²⁶ 64, 79, 1st boende – 72, 78, 1st boende

¹²⁷ 72, 78, 1st boende

¹²⁸ 69, 1st boende

¹²⁹ 134, 1st boende

¹³⁰ 70, 1st boende, – 72, 78, 1st boende

¹³¹ 80, 81, 1st boende – 55, 56, 57, 1st boende

¹³² 55, 56, 57, 1st boende

tillgängligheten till Skärholmens centrum och Kungens Kurva.¹³³
Flera boende påpekar också att Sättra bollplan i princip saknar
parkering och är svår att nå.¹³⁴

Dålig tillgänglighet till Ekholmsvägen

En boende vid Ekholmsvägen har identifierat att bilvägen inte ser ut
att komma i kontakt med de tänkta husen nedanför. Personen anser
även att det inte tagits med i beräkningen att om man ska ta sig från
Ekholmsvägens övre del och ner i Skärholmsdalen från
bostadsrättsföreningarna Sjöblick 1 och 2s fastighet.¹³⁵

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att Skärholmsvägen efter
ombyggnaden är anpassad i kapacitet för den trafikökning som är
att vänta. Ombyggnationen kommer att innebära en omfördelning
och effektivisering av ytanvändningen så att gående och cyklister
får mer plats än idag och bilar mindre. Inför granskning har
Stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med utformningen av gatan
för att också säkerställa tillräckligt utrymme för Spårväg syd.
Arbetet med trafikstrukturen är baserat på prognoser för framtida
trafiksituation och även en målsättning om minskad andel biltrafik.
Utbyggnaden kommer att samordnas med genomförandet av
Förbifart Stockholm, Spårväg Syd och övriga byggprojekt inom
ramen för Fokus Skärholmen. När Förbifart Stockholm står färdig
ser staden inte längre att Skärholmsvägen på samma vis behöver
utgöra en ”ventil” i trafiksystemet då framkomligheten på E4
Södertäljevägen antas bli bättre.*

*Staden är medveten om att kapaciteten i kollektivtrafiken är
ansträngd. Belastningsgraden vid Skärholmen och Sättras stationer
utmärker sig dock inte från andra stationer på likvärdigt avstånd
från centrala Stockholm. Det är Trafikförvaltningen som ansvarar
för utveckling av kollektivtrafiken. Inom planen möjliggörs
förbättrad kollektivtrafik genom att föreslå nya lägen för
busshållplatser och spårvägens spår, samt möjliggöra ett
ytterligare hållplatsläge i höjd med Sättra bollplan. I förbifart
Stockholm planeras också för busstrafik vilken kommer ha ett
hållplatsläge i Skärholmens centrum.*

*Gräsholmsvägens förlängning genom planområdet är tänkt att
utformas så att hela området ska vara tillgängligt för biltrafik och
angöring för exempelvis leveranser och återvinningsfordon. Gatan
avses dock utformas med upphöjda övergångar där enbart ett
fordon kan passera åt gången. Dessa åtgärder är avsedda att*

¹³³ 64, 79, 1st boende

¹³⁴ 69, 1st boende – 64, 79, 1st boende

¹³⁵ 80, 81, 1st boende

säkerställa låga hastigheter och minska dess attraktivitet som smitväg för genomfart. Trafikmängderna bedöms inte bli så pass stora att det kommer medföra problem med buller eller att vägen blir en kraftig barriär mot parken eller påtagligt försämrar upplevelsen av naturreservatet.

Både för Skärholmens centrum och Kungens Kurva finns på lång sikt planer på utveckling som sannolikt kommer innebära att dessa blir än mer tillgängliga utan bil. Tillsammans med trafikförvaltningen (landstinget) och Huddinge kommun ser staden över möjliga kopplingar över motorvägen för fotgängare och cyklister, spårväg och eventuell buss. Detta kommer göras inom ramen för ett planprogram för centrala Skärholmen som startas under 2019.

På den del av Vårholmsbackarna där en kort sträcka blir enfilig är trafikflödet idag är inte stort. Utbyggnaden bedöms inte generera några större ökning av trafikmängden i den delen av sträckan.

Parkering

Många närboende uttrycker tveksamhet till ett p-tal på 0,4 bilplatser per lägenhet och menar att det är önsketänkande att tro att de boende kommer att gå och cykla i så hög utsträckning.¹³⁶ Någon boende påpekar att då Skärholmen byggdes så planerade man 1,5 bilar per hushåll och det rådde förbud mot parkering på gatemark. Sedan flera år tillbaka är det tillåtet att parkera på många gator och de flesta av dessa är ständigt fullparkerade. Det behövs därför betydligt fler parkeringsplatser än vad som föreslås.¹³⁷ En annan boende anser att parkeringshus insprängt i berget verkar orealistiskt både ekonomiskt och miljömässigt. Dessutom anses förskolorna även behöva parkeringsplatser.¹³⁸ En person lyfter att det inte finns någon möjlighet att parkera vid Björksättravägen invid bollplanen, som är överfull på grund av föräldrar som skjutsar sina fotbollsspelande barn.¹³⁹ Några anser att bristen på parkeringsplatser enklare skulle kunna lösas med låga hus, då det billigt kan lösas med parkering framför varje bostad.¹⁴⁰ Några andra anser att kostnaden och lämpligheten att bygga ett garage under skogsområdet norr om Vårholmsbackarna borde kunna

¹³⁶ 58, 1st boende – 70, 1st boende – 72, 78, 1st boende – 86, 89, 90, 1st boende

¹³⁷ 128, 1st boende

¹³⁸ 94, 2st boende

¹³⁹ 64, 79, 1st boende

¹⁴⁰ 94, 2st boende

ifrågasättas.¹⁴¹ Cykelparkeringar inomhus eller åtminstone under tak måste också finnas.¹⁴²

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskning kommer illustrationsmaterialet att förtydligas avseende parkering. Parkeringsbehovet kommer generellt inte att tillgodoses inom respektive fastighet. Istället planeras 3 garage, som ska samnyttjas av samtliga kvarter inom strukturen.

Stockholm stad har som ambition att arbeta med låga bilparkeringstal (antal parkeringsplatser per lägenhet) och bra cykel- och gångvägar som förbinder olika målpunkter. Ett lägre antal parkeringsplatser gynnar kollektivtrafiken vilket även bidrar till minskad klimatpåverkan och en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Antalet parkeringsplatser i Skärholmsdalen utgår från ett lägesbaserat parkeringstal som grundar sig på närheten till kollektivtrafik, avstånd till Stockholm city och tillgänglighet till lokal handel och service. Parkeringstalet justeras utifrån mobilitetsåtgärder som byggaktören väljer att tillämpa

Översvämningsrisk och våtmark

Radhus i Gillsätra riskerar att bli översvämmade

Flera närboende är oroliga för översvämningsrisk vid Gillsätra radhusen. De närboende är även oroliga för den våtmark som planeras i parken som de befärrar risk för påverkan av husens kryppgrunder.¹⁴³ De undrar även var vattnet kommer ifrån, vem som ska sköta och rensa vattnet från vass. Någon annan vill inte ha en damm då det är en fara för barn.¹⁴⁴

En person anser att översvämningsproblemet inte är korrekt analyserat. Översvämnningar har tidigare inte varit på gång- och cykeltvägarna utan på den lite högre liggande sträckan åt Skärholmen till, där bland annat lokala svackor hållit kvar regn och smältvatten och snöröjningen ibland har varit bristfällig. Det är inte tunneln som är/varit problemet hittills. Skulle en förbindelse även i försättningen finnas för att gå upp till Björksätravägen, så kan en tillfällig störning klaras. Det bör kanske också påpekas att vatten på denna del inte rinner till Skärholmsbäcken, utan rinner åt öster och

¹⁴¹ 137, 1st boende – 138, 1st boende – 139, 1st boende – 140, 1st boende – 141, 1st boende – 142, 1st boende – 94, 2st boende

¹⁴² 72, 78, 1st boende

¹⁴³ 134, 1st boende

¹⁴⁴ 72, 78, 1st boende

tillhör det som avskurits av tunnelbanan.¹⁴⁵ En annan person har svårt att förstå visionsbilden som visar öppen dagvattenhantering.¹⁴⁶

Bygg inte på våtmark

En boende anser att infiltration är bra men att bygga hus på existerande våtmark eller mark med högt grundvatten så som det är i nordöstra hörnet av planområdet är mycket olämpligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inom Staden har det funnits en önskan om att skapa förutsättningar för öppen dagvattenhantering, vilket en av illustrationerna i planbeskrivningen visar en exempel på. Sedan samrådet har frågan utretts vidare och i granskningsförslaget finns inte längre några öppna dammar i den delen av parken. Istället föreslås öppna dagvattenlösningar i Skärholmsbäcken och dammar längre ner mot Mälaren. Den något upphöjda gång- och cykelvägen längs med Gillsätra förmodas fungera som skyddsvall vid skyfall. Stadens sskyfallskartläggning visar nämligen att Gillsätra och gångtunneln under Björksätravägen är de lägsta punkterna i området och riskerar att drabbas av framtida översvämningar vid kraftiga skyfall, vilket den föreslagna utformningen av parken kan minimera konsekvenserna av.

Handel

Några boenden är oroliga för att butiker som förläggs i bottenvåningarna med tanke på konkurrens från Skärholmens centrum cirka 700 meter bort¹⁴⁷ Någon anser att platsbildningen vid Falkholmsgränd med möjlighet till centrumverksamhet kommer få svårt att få lönsam affärsverksamhet.¹⁴⁸

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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

¹⁴⁵ 134, 1st boende

¹⁴⁶ 70, 1st boende

¹⁴⁷ 94, 2st boende – 130, 2st boende

¹⁴⁸ 82, 1st boende

Tekniska anläggningar

Några boende informerar om att Trafikverket har två permanenta infiltrationsanläggningar och mätinstallationer i planområdet.¹⁴⁹ En boende framför behov av återvinningsstationer i stadsdelen. Någon vill göra handläggarna observanta på att det finns en branddam på gräsplanen vid Ekholmvägen och undrar om den inte måste flytta om det byggs en ny väg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret känner till Trafikverkets infiltrationsanläggningar. En kontinuerlig dialog förs med Trafikverket angående behovet av infiltration under Förbifartens byggtid samt eventuellt efteråt.

Kontoret bedömer inte att branddammen behöver flytta när vägarna dras om.

Stadsbyggnadskontoret noterar behovet av fler återvinningsstationer och skickar synpunkten vidare till berörd förvaltning. För den nya bebyggelsen hanteras avfall med en ny sopsugsanläggning och övrig återvinning inom respektive kvarter.

Solljus och skugga

Någon anser att de planerade husen kraftigt kommer att begränsa solljuset och dagsljuset i de låga tvåvåningshusen strax öster om Skärholmens gårdsväg, särskilt i markplanet. Personen hänvisar till BBR och PBLs avsnitt om ljus och påpekar att dagsljus är viktigt ur psykosocial och medicinsk hälsoaspekt. I och med att fler arbetar hemifrån och att många vistas hemma under lov och ledigheter är ljuset särskilt viktigt i bostaden, även för äldre och föräldralediga som tillbringar mycket tid hemma.¹⁵⁰ En annan anser att skuggstudierna som fanns att ta del av i Fokus Skärholmens 3D-visualisering visar att bebyggelsen i den västra delen av området, ”de murliknande höghusen”, bidrar till minskat insläpp av dagsjus och skuggor.¹⁵¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Stadsbyggnadskontoret är enligt PBL och BBR ålagd att bevaka dagsljuskrav i nyproducerade lägenheter. Planförslaget är utformat för att skapa så goda ljusförhållanden som möjligt utifrån de förutsättningar som finns med norrläge. Enligt de solstudier som gjorts kommer den tillkommande bebyggelsen inte att skugga befintlig bebyggelse i nämnvärd omfattning.

¹⁴⁹ 64, 79, 1st boende – 72, 78, 1st boende

¹⁵⁰ 131, 2st boende

¹⁵¹ 129, 132, Bostadsrättsförening

Genomförande – störningar under byggtiden

Det har framkommit synpunkter där närboende är oroliga över att de kommer påverkas mycket av störningar under själva byggtiden.¹⁵² Byggarbetet kommer bidra med obehag och skapa en trist miljö i området under 5 år.¹⁵³ Det är också ett par boende som påpekar att bygget av Förbifart Stockholm kommer att pågå under många år framöver och som uttrycker en oro för stora störningar. Flera skriver att de tycker att byggnationerna ska invänta Förbifartens färdigställande.¹⁵⁴ En är rädd att det ska bli kaos när det byggs mycket nya bostäder samtidigt som det bara finns en fil i vardera riktningen på Skärholmsvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det går inte att frånga att en stor del av stadsdelen kommer att vara drabbad av byggnationer under en längre tidsperiod. Parallellt med planprocessen gör dock Staden förberedelser inför byggnation med genomförandeplanering och indelning i utbyggnadsetapper. I bygglogistiken ska hänsyn tas till samtliga utbyggnadsprojekt inom Skärholmen. En effektiv byggprocess ska skapas vilket störningarna begränsas till godtagbara nivåer. I arbetet ingår även samordning med Trafikverket angående bygget av Förbifart Stockholm. Inom planområdet strävar staden efter att se till att dalgången är tillgänglig för boende under större delen av byggperioden och att omvandlingen av denna sker så tidigt som möjligt.

Inkomna synpunkter från remissinstanser och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter från remissinstanser som inkom under samrådet. Diarienummer i parentes i Stadsbyggnadskontorets ärendesystem. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil i efter respektive remissinstans synpunkter.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen (155)

Prövningsgrund – Riksintresse för kommunikationer och hälsa och säkerhet: Risk

Länsstyrelsen anser att risk för ras och skred samt övrig eventuell påverkan på Förbifart Stockholm bör utredas och kompletteras med eventuella planbestämmelser.

¹⁵² 44, 1st boende – 142, 1st boende

¹⁵³ 147, 1st boende, – 154, 1st boende

¹⁵⁴ 64, 79, 1st boende – 82, 1st boende

Prövningsgrund – Hälsa och säkerhet: Förorenad mark
Föroreningssituationen behöver utredas och redovisas, komplettera med eventuella planbestämmelser.

Prövningsgrund – Miljökvalitetsnormer för vatten
Förbättra beskrivning av miljökvalitetsnormer och miljöproblem i recipienten i dagvattenutredningen och planbeskrivningen. Föreslagna dagvattenåtgärder bör säkerställas med planbestämmelser. Utredning av Skärholmsbäcken bör redovisas, utsläpp samt bäckens konnektivitet behöver beaktas. Planbeskrivningen behöver kompletteras med uppgifter om förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, samt bedömning och redovisning hur normerna påverkas.

Prövningsgrund – Hälsa och säkerhet: Översvämningsrisker
Positivt med föreslagna åtgärder rörande översvämningsrisker men åtgärderna behöver förtydligas.

Prövningsgrund – Hälsa och säkerhet: Buller
Bullerutredningen behöver kompletteras med tydligare redovisning av avstegsfall, tyst sida vid Skärholmsvägen samt med planlösningar. Komplettera med hur bullerriktlinjer kan uppfyllas, tänkta åtgärder och hur dessa påverkar bullersituationen samt med planbestämmelser.

Prövningsgrund: Artskydd
Staden behöver utreda förekomsten av skogsknipprot samt påverkan av grod- och kräldjurs miljöer vidare.

Rådgivande synpunkter: kulturhistorisk miljö
Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte i större omfattning påverkar upplevelsen eller förståelsen av den befintliga bebyggelsen ur kulturmiljösynpunkt. En tålighetsanalys med antikvarisk medverkan bör genomföras inför granskning.

Rådgivande synpunkter: Barnperspektivet
Länsstyrelsen anser att arbete med integrerad barnkonsekvensanalys lett fram till genomarbetade beslut som gynnar barn och unga i förslagets utformning. Länsstyrelsen uppmanar Stockholm stad att även i fortsättningen genomföra planering med dessa utgångspunkter och framtagna verktyg.

Rådgivande synpunkter: Alléer med biotopskydd
Inom planområdet finns flera alléer/trädrader som kan omfattas av biotopskydd.

Rådgivande synpunkter: Påverkan på lokal grönstruktur och Sätmaskogens naturreservat

Länsstyrelsen anser att förslaget ger ökad barriäreffekt mot grönområden sydost om naturreservatet. Det förhållningssätt som föreskrivs i reservatets skötselplan borde få större genomslag i planförslaget.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet: Sätmaskogens naturreservat

Den del av planområdet som gör intrång i naturreservatet bör utgå. Länsstyrelsen anser generellt att det är olämpligt att planlägga mark inom naturreservat då det finns reservatsbestämmelser och skötselplan som reglerar markanvändningen. Länsstyrelsens bedömning är att den nya lokalgatan strider mot reservatets syfte.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Planförslagets påverkan och konsekvenser som upphävande av detaljplaner där genomförandetid kvarstår behöver tas om hand.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet: Spårväg syd

Beakta risk för urspårning kopplat till Spårväg syd samt räddningstjänstens framkomlighet. Staden önskar för dialog med landstinget och räddningstjänsten.

Behovsbedömning

Miljökonsekvensbeskrivning bedöms inte behövas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Länsstyrelsens synpunkter

Risk och påverkan på Förbifart Stockholm

Risk för ras och skred samt påverkan på Förbifart Stockholm har utretts i samband med planarbetet genom en fördjupad geoteknisk utredning. Utredningen visade att bebyggelsen inklusive planerade garage inte ligger inom skyddszonen till Förbifartens tunnlar. Detta säkerställs i planen. Den geotekniska utredningen visade också att bebyggelse i områdets nordöstra del har begränsade grundläggningsförutsättningar vilket gör att kvarteret utgår.

Förorenad mark

Inför granskning en markföroreningsutredning genomförts. Den påvisar att det enbart finns små mängder föroreningar i fyllnadsmassor inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför inte att några särskilda planbestämmelser behövs.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Inför granskning fördjupas dagvattenutredningen särskilt med hänseende till eventuell påverkan på grundvattenmagasin under planområdet. Status för grundvattenmagasin bevakas av Trafikverket och regleras genom Förbifartens infiltrationsanläggningar. I utredningen studeras möjligheten att infiltrera dagvatten från delar av planområdet för att långsiktigt säkerställa att grundvattenmagasinen fylls på. Utredningen ska också undersöka möjligheten att leda dagvatten från andra delar av planområdet till Skärholmsbäcken där en lösning med öppen dagvattenhantering prövas. Uppgifter om förordning om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten och effekter på recipienten kommer också uppdateras.

Översvämningsrisker

I den fördjupade dagvattenutredningen ingår även att arbeta vidare med föreslagna åtgärder för översvämningsrisker.

Buller

Bullerutredningen har uppdaterats med prognoser för buller från Spårväg syd och justerad bebyggelsestruktur. Utredningen visar att Spårväg syd, även med trafikering som var 5e minut inte påverkar de värden som utredningen i samband med samrådsförslaget utgick ifrån. Planbestämmelser avseende buller fanns vid samråd som reglerade tyst sida vid Skärholmsvägen, dock redovisades inga planlösningar eftersom det som presenterades var en struktur med möjliga volymer inte genomritade hus med planlösningar. Inför granskning har bullerutredningen kompletterats med hur bullerriktlinjer kan uppfyllas för respektive kvarter.

Artskydd

Efter samråd har ekologiska utredningar genomförts för att utreda påverkan på groddjur, salamandrar och fladdermöss samt möjlighet att flytta skogskipproten. Slutsatsen är att bebyggelsen inte verkar påverka någon av arterna negativt och att skogskipproten är möjlig att flytta till naturreservatet.

Kulturhistorisk miljö

Efter samråd har en kulturmiljöutredning med en tålighetsanalys genomförts. Den visar att den bebyggelse som angränsar planområdet inte tog särskild hänsyn till natur- och kulturvärden när det exploaterades bl.a. genom att radhusbebyggelse förlades på dalbotten.

De negativa konsekvenserna av den föreslagna tillkommande bebyggelsen hade förmodligen varit större om denna del av kulturlandskapet varit orörd och Gillsätragränds

radhusbebyggelse, senare tillkomna punkthus uppe på Ekholmshöjden och trafikleder, inte redan påverkat denna del av dalgången. Planförslagets placering bedöms i huvudsak ta hänsyn till dalgångens sträckning och öppenhet. Den gräsbevuxna f.d. odlingsmarken omvandlas till en mer ordnad stadspark där hänsyn tas till den f.d. åkerholmen. Genom att förlägga en gata närmast parken undviks privatisering av den allmänt tillgängliga dalgången.

Bebyggelse ersätter Ekholmshöjdens idag gröna front mot dalgången. Genom trappning uppför slänten görs en anpassning och accentuering av topografin som upprepar och samtidigt kontrasterar mot de befintliga skivhusens klättring uppför Ekholmshöjdens södra slänt. Dalgångens gröna avgränsning kan fortfarande anas mellan kvarteren och från längre håll ovanför husen. Bebyggelsen bedöms ta hänsyn till Skärholmens bebyggelsemiljö. I direkt anslutning till ursprunglig bebyggelse uppe på Ekholmshöjden anpassas den föreslagna bebyggelsen efter befintlig karaktär, men i resterande delar av strukturen utgör den tillkommande bebyggelsen en ny samlad årsring med avvikande karaktär. Den föreslagna bebyggelsen krymper den gröna kransen mellan stadsdelarna, men bevarar ett mindre släpp som gör den historiska utvecklingen läsbar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att respektavstånd till naturreservatet hålls och att vägen inte medför att några ekologiska värden försvinner eller påverkas negativt.

Alléer med biotopskydd

För alléer inom planområdet kommer dispens från biotopskyddet sökas inför antagande.

Påverkan på lokal grönstruktur och Sätterskogens naturreservat

Stadsbyggnadskontoret delar inte Länsstyrelsens rådgivande synpunkt att bebyggelsen i planområdets västra del utgör en barriär mellan reservatet och grönområdena i sydost samt att denna del av förslaget bör utgå. Den gröna yta som bebyggs, eller omgärdas av bebyggelse är kraftigt kuperad och bedöms inte kunna ses som en del i ett allmänt grönstråk. Efter samrådet har en kulturmiljöutredning med en tålighetsanalys tagits fram. Där framgår att kullen kan tillskrivas visst värde. I och med den föreslagna bebyggelsen kommer värdet inte längre upplevas från gatan. Den natursköna kullen som idag är lokaliserad där kvarter 11-14 planeras byggas kommer fortsatt utgöra en viktig kvalitet i stadsdelen då den blir en del av en ny förskolegård. Branten i sig kommer också upplevas som en del av boendemiljön för de som

flyttar in. Naturvärden bedöms kunna värnas och skyddsvärda träd kommer skyddas genom planbestämmelse. Föreslagen bebyggelse och dess aktivering av gaturummet bedöms kunna bidra till ökad trygghet i stråket och att fler nyttjar och hittar till naturreservatet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att de positiva effekterna av bebyggelsen väger tyngre än möjligheten av att kullen lämnas orörd.

Övriga frågor: Sätterskogens naturreservat

Planområdet överlappar Sätterskogens naturreservat med en del av en gata. Stadsbyggnadskontoret delar inte Länsstyrelsens uppfattning att denna del av planen bör utgå. Planförslaget bedöms inte motverka syftet med naturreservatet. Snarare bedöms en förbättrad tillgänglighet till reservatet bidra till reservatets rekreativa syfte. Staden avser inte pröva en ändring av gränsen utan kommer söka tillstånd för att bygga ut gatan inom reservatet.

Övriga frågor: genomförbarhet av detaljplan

Planområdet kommer inför granskning justerats så att det inte gör intrång inom detaljplan där genomförandetid kvarstår när det gäller Detaljplan för kvarter Harholmen (DP2008- 02230-54). För detaljplaner som gäller bostäder vid Skärholmens gårdsväg (DP 2002-06129-45) och Tunnel Sätra (TDP 2009-17150-54) går dess ut i januari respektive september 2020. De flesta av detaljplanernas genomförandtider har gått ut, utom för Bostäder vid Skärholmens gårdsväg och Tunnel Sätra. De går ut i januari respektive september 2020. Detaljplanen för Skärholmens gårdsväg genomförandetid bedöms inte påverkas. För planen för Tunnel Sätra, bedöms inte användningen under mark påverkas av planförslagets användning ovan mark.

Övriga frågor: Spårväg syd

Inför granskning har Stadsbyggnadskontoret arbetat vidare med utformningen av gatan för att också säkerställa tillräckligt utrymme för Spårväg syd.

Trafikförvaltningen, SLL (71)

Trafikförvaltningen anser att planerad bebyggelse bör tillkomma på gångavstånd från tunnelbana och Spårväg syd. Det är viktigt att ta hänsyn till trafikförvaltningens riktlinjer avseende gatubredder, detta gäller särskilt Vårholmsbacken/Ekholmsvägen, annars finns risk att sträckan inte kan trafikeras med buss. Det är viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras. Trafikförvaltningen är positiva till förslaget om en ny busshållplats på Skärholmsvägen. Förvaltningen föreslår annan placering av vårdboendet.

Planförslaget bör ta höjd för att spårvägen förläggs i Skärholmsvägen för att inte fördyra eller omöjliggöra Spårväg syd. Trafikförvaltningen och Stockholm stad behöver tillsammans utreda spårvägens utformning och läge i Skärholmen.

Bullerutredning bör ta hänsyn till Spårväg syd. I fortsatt arbete bör buller och stomljud från den kommande spårvägen hanteras.

Planbeskrivningen bör uppdateras med en tydligare beskrivning av planens eventuella påverkan på överdäckningskonstruktionen som tillhör tunnelbaneanläggning, minsta schaktningsdjup ovan konstruktion bör utredas.

Ett genomförandeavtal bör tecknas mellan SL och exploatören samt kommunen. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet och föreslår bestämmelser och illustrationer som bör ingå i plankartan avseende spårvägs- och tunnelbanetrafik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående
Trafikförvaltningens synpunkter

I granskningsförslaget föreslås möjliggörande av för utbyggnad av Spårväg Syd i Skärholmsvägen. Staden har gjort ställningstagandet att spårväg i särskild banvall, så som föreslås i Trafikförvaltningens underlag för spårvägens lokalisering och karaktär "Gestaltningssyftet för Spårväg syd", inte är förenligt med utvecklingen av en stadsgata med bebyggelse på bägge sidor. Därför har staden tagit fram en lösning där spårvägen går i eget utrymme, mittförlagt, i Skärholmsvägen. Under processen har dialog förts med Trafikförvaltningen där lösningen och förutsättningarna för den har presenterats.

Kontoret har sedan samråd arbetat vidare med bebyggelsens placering och vägens utformning i korsningen vid Ekholmsvägen och Falkholmsgården för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Förutsättningar finns för trygga busshållplatser.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att vårdboende ligger något för långt från kollektivtrafik men bedömer att lokaliseringen ändå har stora kvaliteter ur ett vård- och boendeperspektiv. Kontoret anser att utformningen av gatan, med förutsättningar för ljusa och aktiva bottenvåningar gör att promenaden till busshållplatsen vid Falkholmsgården (ca 350-400 meter) eller tunnelbanan (ca 1 km) kan upplevas trevligare och tryggare än det gör idag.

Bullerutredningen har uppdaterats med hänsyn till Spårväg syd. Utredningen utgår ifrån 5-minuterstarfik och visar att det ändå inte påverkar bullersituationen mer än vad vägtrafiken redan gör.

Planen påverkar överdäckningskonstruktionen som tillhör tunnelbaneläggningen enbart i en begränsad del av planområdet i Skärholmsvägens södra del. Vid behov kommer plankartan att uppdateras med begränsning av schaktdjup inför granskning. Dialog med Trafikförvaltningen har påbörjats.

Storstockholms Brandförsvaret (127)

Enligt SSBF ska skyddsavstånd för spårväg beaktas, risker och åtgärder kring spårvägen bör utredas vidare, liksom risker och åtgärder kring Sättratunneln, på grund av föreslagen bebyggelse ovan tunneln. Räddningsfordons framkomlighet till byggnader bör studera. Svårighet finns att förutsätta stegutrymning som alternativ utrymningsväg i rådande förslag. Ta hänsyn till om garagetak ska vara körbart för räddningsfordon, tillgång av brandvatten och placering av brandgasventilation samt utrymningstrapphus.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Storstockholms brandförsvares synpunkter

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

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

Trafikverket (152)

Trafikverket påpekar att ingen påverkan på förbifartens tunnlar och skyddszon får ske. Plankartan behöver säkerställa maximalt schaktdjup. Tunnel Sättra bör illustreras tydligare på plankartan. Planbestämmelse för tunnel ska vara densamma oavsett var den är inlagd, dvs VÄG inom parantes, annars finns risk för

motsägelsefulla ändamål i markplan. Plankartan ska kompletteras med sektioner där tredimensionell fastighetsbildning är aktuell. En byggnad är föreslagen ovanpå Trafikverkets nedstigningsbrunn och bör därför omarbetas. I södra delen av detaljplaneområdet gränsar område in på en annan detaljplan för Förbifart Stockholm med avseende på den nya bussutfarten mot Skärholmsvägen, bör markeras som bussgata.

Information om Förbifart Stockholm bör justeras i planbeskrivningen. Det rör bland annat tidplan för byggskede, infiltrationsanläggningar och miljödom.

Trafikverket önskar att föreslagen grön mittremsa med allé på Skärholmsvägen tas bort med hänvisning till att denna kommer att störa bussramp. Bussutfart bör tas med i den fastighetsrättsliga beskrivningen. Ett utökat resonemang rörande de konsekvenser detaljplanen får för det befintliga gatunätet samt befintliga kollektivtrafiken efterfrågas.

Där byggnader över viss höjd planeras ska remiss skickas till LFV samt Försvarmakten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Trafikverkets *synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret har under planarbetet haft dialog med Trafikverket för att säkerställa att skyddszonen för Förbifartens tunnlar inte påverkas. Information om Förbifarten kommer i så stor mån som möjligt utvecklas i planbeskrivningen. Plankartan kommer inför granskning att förtydligas med begränsning av schaktdjup. Tunneln är utmärkt på plankartan genom användningsgräns. Lokalisering kan förtydligas genom att Förbifart Stockholm skrivs ut som illustrationstext. Redovisningen av användningen VÄG i plankartan utreds vidare inför granskning. Plankartan kompletteras med sektioner där tredimensionell fastighetsbildning är aktuell.

Planförslaget har omarbetats efter samrådet och stadsbyggnadskontoret har i dialog med Trafikverket kommit fram till att nedstigningsbrunnen kommer ha formen av ett brunnslock i gatan.

Efter samråd har strukturen omarbetats för att bussar ska kunna korsa Skärholmsvägen. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att bussramperna ansluter före och efter Skärholmsvägens utbyggnad. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att när Förbifarten är fullt utbyggd, så kommer bussarna dela körfält med övrig trafik och därför behövs egen bussgata. Inför granskning kommer

planbeskrivningen ha ett tydligare resonemang om planens påverkan på kollektivtrafik.

Swedavia Arlanda (106, 156)

Inget att erinera.

Försvarsmakten (62)

Inget att erinra.

Luftfartsverket (41)

Inget att erinra.

MSB (45)

Avstår från yttrande.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (75)

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att avvägningar mellan ny bebyggelse och naturmiljö är väl motiverade. Nämnden är mycket positiv till de stora förskolegårdar som föreslås. Instansen ser stora möjligheter att till nästa skede klargöra hur dagvatten ska omhändertas. Planbestämmelse för skydd mot bullerstörning bör justeras till att även innefatta bostäder vid Ekholmsvägen. Dessutom bör bestämmelse om vibrationer införas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Miljö-och hälsoskyddsnämndens synpunkter

Angående dagvatten se svar under länsstyrelsens synpunkt ovan.

Stadsbyggnadskontoret ser över bullregleringen inför granskning för hela planområdet inför granskning.

Trafikkontoret (150)

Trafikkontoret ser positivt på förslaget och lämnar förslag på hur plankartan kan justeras. Trafikkontoret anser att förslaget behöver anpassas för Spårväg syd, att det tillfälliga cykelpendlingsstråket längs Skärholmsvägen beaktas under byggskedet och att kommande cykelbanor ska koppla väl samman med övrig cykelinfrastruktur. Parkvägars orienterbarhet behöver tas hänsyn till. Sektionen för Gräsholmsvägen, Vårholmsbackarna och gränderna bör förtydligas och breddas. Justera utformningen av Skärholmsvägen. P-talet för bil bör höjas eller redovisas tydligare. Redovisa angöring och handikapparkering. Gör plats för gatubelysning. Gårdarnas avgränsande element bör placeras på kvartersmark. Kostnad och dimensionering av planerade broar bör beaktas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående
Trafikkontorets synpunkter

*Angående hänsyn till Spårväg syd, se svar under ställningstagande
angående länsstyrelsen synpunkter.*

*Parkvägarna inom och i anslutning till planområdet har vi under
planarbetet bedömt som en av stadsdelens stora styrkor som vi
värnar om att bevara. Tillkommande parkvägar förläggs i så stor
mån som möjligt anpassat till landskapets terräng. För att förbättra
orienteringen mellan Sätredalsparken och Sättrakogen tillkommer
en parkväg längs med Gillsätra radhusområde. Tanken är även att
tillkommande parkvägar ska koppla ihop Ekholmshöjden med
parken i dalgången och i förlängningen naturreservatet.*

*Sektionen för samtliga gator inom planområdet har justerats i
samråd med Trafikkontoret.*

*Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att det
lägesbaserade p-talet bör vara detsamma som vid samråd. De
gemensamma garagen bedöms täcka behovet för både
markanvisade och icke-markanvisade byggaktörer utan särskilda
mobilitetsåtgärder. Planförslaget förutsätter att parkering för
funktionsnedsatta, för de kvarter som inte är underbyggda med
garage, kan lösas i gatan.*

*Angöring, belysning och eventuella brokonstruktioner i parken
utreds och redovisas i systemhandlingen för allmän plats och
kommer inte redovisas i planhandlingarna. Plankartan säkerställer
enbart att tillräckliga ytor finns för nämnda funktioner.
Avgränsning mellan bostadsgårdar och allmän plats löses som en
del av gårdsutformningen för respektive kvarter.*

Kulturförvaltningen Stadsmusieavdelningen / Stadsmuseet (63,
120, 151)

Stadsmuseet anser det möjligt att tillföra ny årsring med bebyggelse
i området. Förvaltningen saknar kulturmiljöunderlag. Museet ser
fördelar och risker med mindre detaljstyrning på plankartan.
Förvaltningen föreslår att hela (eller delar) av byggnadsvolymen i
hörnet Vårholmsbackarna-Gräsholmsvägen samt att hela volymin i
planområdets nordvästra hörn utgår. Respektavstånd till
naturreservatet bör hållas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Kulturförvaltningen Stadsmusieavdelningen / Stadsmuseets synpunkter

Se svar kring intrång i naturreservatet och behov av kulturmiljöutredning under ställningstagande angående Länsstyrelsens synpunkter.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet (61)

Skönhetsrådet är mycket positivt till helhetsgrepp för utvecklingen i Skärholmen. Rådet ser positivt på arbetet med skol- och förskolemiljöer med generösa utemiljöer samt omvandlingen av Skärholmsvägen till stadsgata. Rådet uppskattar arbetet med förbättrade offentliga rum och parken i dalen och lokaler i bottenplan längs Skärholmsvägen. Skönhetsrådet anser att flyglarna på bebyggelsen längs Skärholmsvägen bör kortas för att minska intrång i områden med höga naturvärden invid naturreservatet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Rådet till skydd för Stockholms skönhets synpunkter

Stadsbyggnadskontoret delar inte Skönhetsrådets uppfattning att flyglarna påverkar områdets naturvärden i sådan omfattning att de behöver minskas. Skyddsvärda träd inom kvartermark kommer att säkras genom planbestämmelse. Se utvecklat svar kring skalan invid naturreservatet under ställningstagande angående Länsstyrelsens synpunkter.

Skolfastigheter i Stockholm AB (112)

Sisab önskar mer flexibel byggrätt med hänvisning till kostnadseffektivitet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående SISABs synpunkter

Föreslagen bebyggelse är placerad på begränsade ytor med omgivande naturvärden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är viktigt att säkerställa gårdar om minst 30 kvm per barn. Inför granskning kommer byggrätter för förskolor ges exploateringstal som möjliggör flera olika utformningar. Byggrätten bedöms dock inte lämplig att utökas.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor (157)

Funktionshinderrådet anser att det är av vikt att kollektivtrafiken i området blir bättre. Nämnden öyfter att 5 % av bostäderna i strukturen bör vara SoL- eller LSS-bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågors synpunkter

Kollektivtrafiken föreslås byggas ut genom fler busshållplatser inom planområdet och genom att Spårväg syd möjliggörs. Dock är

det Trafikförvaltningen som är huvudman och har ansvaret för denna typ av planering. Inför granskning förslås att kvarter 3 innehålla LSS-bostäder, vilket bör motsvara kravet om 5 %.

Stockholms Stads parkerings AB (46)

Inget att erinera.

Utbildningsförvaltningen (37)

Utbildningsförvaltningen redogör för att skolbehovet i Skärholmen uppnås i och med de tre skolor som planeras i andra planer i området. Utbildningsförvaltningen berömmar arbetet med barnperspektiv och upplyser att säkra skolvägar behöver tas med i planeringen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående
Utbildningsförvaltningens synpunkter

Säkra skolvägar har tagits med i utformningen av planförslaget.

Idrottsförvaltningen (43)

Idrottsförvaltningen ser positivt på planerade parker och ser gärna att de innehåller platser för spontanidrott. Lämnar några förslag på både sommar- och vinteraktiviteter. Konstaterar att populär konstgräsplan tas bort och menar att den bör ersättas inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående
Idrottsförvaltningens synpunkter

Planen möjliggör att någon av de planerade parkerna kan innehålla platser för spontanidrott. Konstgräsplanen avses inte ersättas, då stadsdelen menar att det finns ett överskott på fotbollsplaner inom stadsdelen. Dessutom angränsar planen till Sättra bollplan.

Lantmäterimyndigheten (160)

Ingen erinran.

Övriga remissinstanser

Samfundet St:Erik (136)

Samfundet ställer sig positivt till ett särskilt fokus på stadsutveckling i Skärholmen och instämmer i många av fokusområdets mål och strategier. De är kritiska till ordvalet fantasifull arkitektur som de inte anser lämpar sig vid storskalig exploatering och skulle önska att begreppet arkitektonisk kvalitet/väl gestaltade bostäder användas istället.

Samfundet anser att planförslaget skulle gynnas av landskapsanalys för att kunna ta vara på samverkan mellan landskapet, den befintliga bebyggelsen och den nya.

Generellt är samfundet skeptiskt till generella planer, som de anser riskerar ge utrymme för många tolkningar av gestaltningen som i förlängningen kan resultera i en splittrad årsring. För Skärholmsdalen oroas samfundet för att den visuella kontakten mellan dalstråk och naturmark går om intet. Detta gäller t ex byggnadsvolymerna längs Skärholmsberget som genom sin föreslagna utformning skapar släpp och utblickar mot vegetationen i norrslutningen. Här kan, om flexibiliteten i byggrätterna utnyttjas fel, stora värden omkullkastas.

Samfundet anser att förslaget innebär en positiv utveckling av grönstrukturen och de offentliga rummen. Det dalstråk som idag kan upplevas som en passiv "grön baksida" till Skärholmsberget blir till en ny funktionell park och länk in till Sätmaskogen och kulturmiljön kring Skärholmens gård. De ser en stor potential att parkstråken blir socialt samlande och kommer bidra med att Sätra och Skärholmen kopplas ihop.

Det slutna kvarteret i öster intill bollplanen hindrar möjligheten att knyta ihop ny bebyggelse med den utvecklade grönstrukturen. Utformningen av kvarteret bör omstuderas så att kontakten mellan parken och naturen samt ny bebyggelse stärks.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Samfundet St:eriks synpunkter

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram en kulturmiljöanalys som även innefattar landskapsperspektivet. Se ställningstagande under Stockholm stadsmuseum.

Stadsbyggnadskontorets tolkning av kulturmiljöutredningens resultat är att generella planer medför risk för spretighet, så som samfundet påpekat i sitt yttrande. Beroende på hur bebyggelsen gestaltas finns det en risk att en stor variation i utförande kan dominera över 1960-talets sammanhållna bebyggelsemiljöer. Inför granskning föreslås planbestämmelser kring bebyggelsens gestaltning i syfte att värna ett sammanhållet uttryck på den tillkommande bebyggelsen.

Under samråd föreslogs ett slutet kvarter intill Sätra bollplan. Till följd av svåra grundläggningsförhållanden ovanpå Förbifartens tunnlar och omarbetning av gatans lokalisering för att uppnå bättre genhet för fotgängare och cyklister, bedömer Stadsbyggnadskontoret att byggrätten bör utgå inför granskning.

Stockholm Vatten och Avfall AB (52, 145)

SVOA är mycket positiva till stationär sopsug. Komplettera med miljörum inom kvartersmark.

Flera befintliga ledningar är i konflikt med planerad bebyggelse och parkområde och behöver därför läggas om. Beakta befintlig huvudvattenledning vid planering av parkerna.

Föreslår två olika u-områden. Planerade byggnader behöver justeras efter befintlig ledningsrätt. Eventuella omläggningar bekostas av projektet. Vattenlednings- och spillvattennätet behöver byggas ut i de nya gatorna. Bebyggelsen vid Ekholmsvägen kan anslutas till befintliga ledningar i gatan. Intern tryckstegring kan behövas, vilket inte bekostas av SVOA. Anslutning till dagvattenledningar finns och kan anordnas på samma ställen som för spillvattnet ovan.

Dagvattenhanteringen för planområdet bör utformas med hänsyn till målen i Stockholms stads dagvattenstrategi. Dagvattenutredningen behöver kompletteras med hur föreslagna dagvattenåtgärder anknyter till Östra Mälarens skyddsföreskrifter. Justera skrivning i planbeskrivning om att SVOA inte har dagvattennät inom planområdet, dagvattenledningar finns.

Utredning ska visa avrinningsområden och avvattningsvägar före och efter exploatering. Föreslagen dagvattenhantering bör redovisas som en samlad helhetsbild. Beräkningar efter exploatering ska räknas med klimattfaktor. Justera Skärholmsvägens lutning, är generellt norrut. Information saknas om hur dagvatten ska omhändertas inom kvartersmark. Det bör visas att åtgärdsnivån uppnås.

Funktion för befintlig damm bör redovisas. Översvämningssituationen efter exploatering bör studeras, då bl a skyfallsstråk ersätts med byggnader och nya ytor blir hårdgjorda och stor lågpunkt finns vid Gillsätragränd.

Utredning av samlad dagvattenhantering bör göras i dialog med Trafikverket eftersom det kan behövas mer skyddsinfiltration inom Förbifartens påverkanzon.

Höjdsättning saknas för gator, självfallssystem för spill- och dagvatten ska möjliggöras. I planeringen av upprustning av parkområde och gatumiljö ska hänsyn tas till befintliga ledningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Stockholm vatten och avfalls synpunkter

Den stationära sopsugen kommer att kompletteras med miljörum inom respektive kvarter. Inför granskning tar staden fram en systemhandling för allmän plats och i det arbetet görs ledningssamordning. Vid behov kommer u-områden säkerställas i plankartan.

Dagvattenutredningen har fördjupats. Staden arbetar med att ta fram lösningar i dialog med SVOA. Plankartan kommer att kompletteras med höjder på allmän plats mark och samt i de delar av kvartersmarken som angränsar till allmän plats.

Ellevio (54)

Ellevio planerar högspänningsledningar öster om Skärholmsvägen, samordning kan krävas. Två nya nätstationer behövs för tillkommande kapacitet behövs inom planområdet, föreslår förslag på möjliga placeringar för E-områden. Informerar om kablar som behöver flyttas och önskar samordning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Ellevios synpunkter

Tre stycken elnätstationer planeras inom området. Elnätstationernas lokaliseringar har tagits fram i samråd med Ellevio. Ledningssamordning angående påverkan på Högspänningsledningen och flytt av andra ledningar pågår i projekteringen av systemhandling för allmän plats.

AB Fortum Värme (42)

Fortum har ledningar i området. Bra med tidig information och samverkan. Informerar om avtalstekniska frågor.

Skanova

Skanova har ledningar i området och önskar att dessa så långt som möjligt inte påverkas samt förutsätter att den part som initierar åtgärd även bekostar den.

Skärholmens fastighetsägarförening

Anser att generella detaljplaner är positivt men önskar att bottenvåningars utformning, tvättstugors och förråds lägen regleras på grund av trygghetsaspekter. Anser att stora garageenheter bör ersättas med mindre med hänvisning till trygghet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande angående Skärholmens fastighetsförenings synpunkter

För att inte låsa fast specifika planlösningar i de respektive byggnaderna så regleras inte tvättstugor och förråds lägen i plankartan. Detaljplanen säkerställer att det är möjligt med

centrumändamål i bottenvåningar längs Skärholmsvägen vid Falkholmsgärnd. I gavellagen längs Gräsholmvägens förlängning säkerställs bostadskomplement eller centrumverksamhet. Dessa garanteras en våningshöjd om minst 4 meter. Detta innebär att det finns möjlighet att göra lokaler längs i större delen av gatunätet vilket även möjliggör en förändring över tid.

Efter samråd föreslås garageenheten under kvarter 4 och 6 delas upp i två delar. Det kan ha positiva effekter ur ett trygghetsperspektiv.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan att bibehålla den rådande trafiksepareringen och att utveckla stadsgator som gynnar fotgängare och cyklister och lägre parkeringsnorm identifierats. Intressekonflikter har även identifierats gällande bevarande av befintlig miljö och att skapa en ny struktur med en annan skala, placering och byggnadstypologi än tidigare.

En annan intressekonflikt som planen ger upphov till är mellan förlorade naturvärden och minskad grönyta å ena sidan och behovet av ny bebyggelse och andra värden som stadsmiljön bidrar med å andra sidan. Det har framkommit synpunkter kring att det ur kulturhistoriskt perspektiv är viktigt att släpp mellan stadsdelar bevaras samt att bebyggelse i delar av området föreslås på mark med höga naturvärden som beskrivs ha stort rekreativt värde för närboende. Trots att den föreslagna bebyggelsen inte placeras inom naturreservatet, anses den inte i tillräcklig omfattning ta hänsyn till närheten till Sätterskogen avseende skala och placering.

Kontoret har under planprocessen vägt olika intressen mot varandra och bedömer att föreliggande förslag stämmer väl överens med intentionerna i stadens översiktsplan, budget och syftet med Fokus Skärholmen.

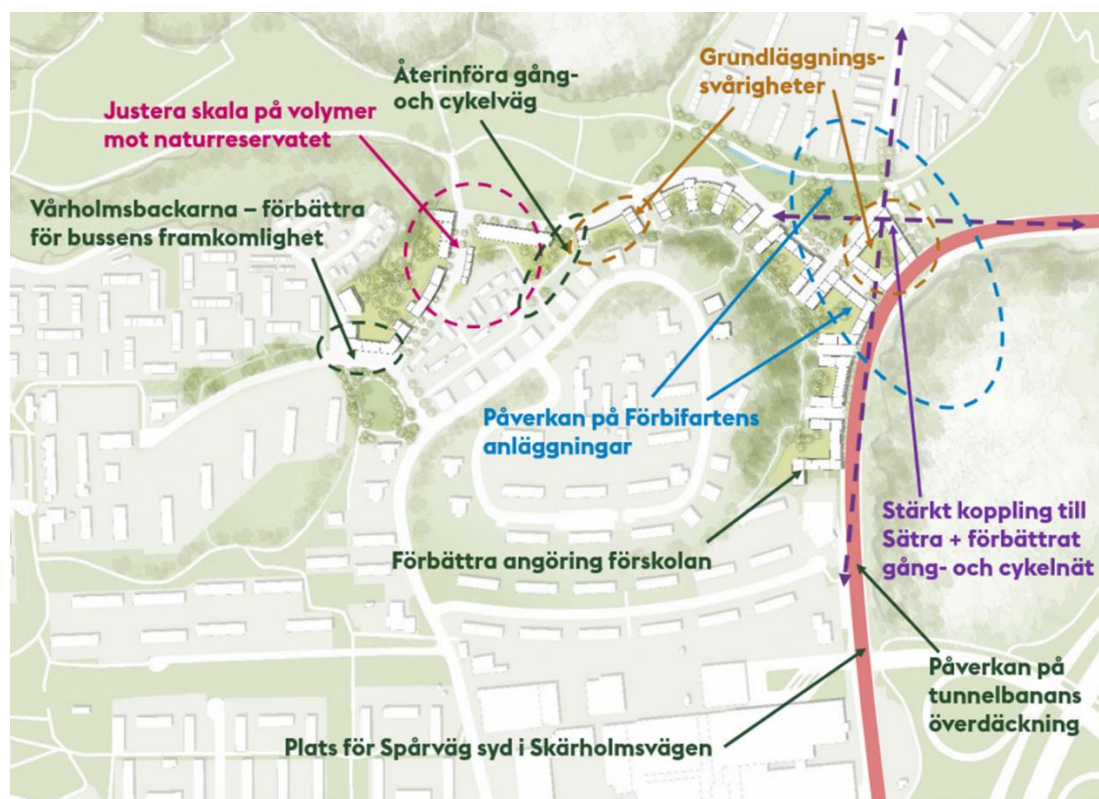
Planförslaget innebär ianspråktagande av naturmark vilket vägts emot möjligheten att stärka stadsdelens offentliga rum och till skapa bostäder. I avvägning mellan olika intressen har kontoret valt att prioritera det som bäst främjar socialt hållbar stadsutveckling. Detta har resulterat i att förslaget möjliggör en struktur som skapar förutsättningar för ett väl sammankopplat gatunät inom planområdet och i stadsdelen som helhet. De idag trafiksäkra men otrygga gångtunnlarna föreslås ersättas med trygga och levande gaturum.

Bebyggelsens utformning, placering och användning är reglerad så att den ger förutsättningar att stärka de offentliga rummen. Bebyggelsen avses gestaltas så att den tar hänsyn till topografin och befintlig bebyggelse och skapar så goda ljusförhållanden som möjligt. Förslaget är även utformat för att tillgodose barns behov med generösa förskolegårdar, tydliga bostadsgårdar som avgränsas av bebyggelse och topografi samt god tillgång till parker och naturområden.

Kontoret anser att påverkan på befintliga bostäder i planområdets närhet bedöms som godtagbar i en växande stad.

Förslag till revideringar inför granskning

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet, samt fördjupad kunskap om platsen, föreslås förändringar av planförslaget och tillhörande utredningar.

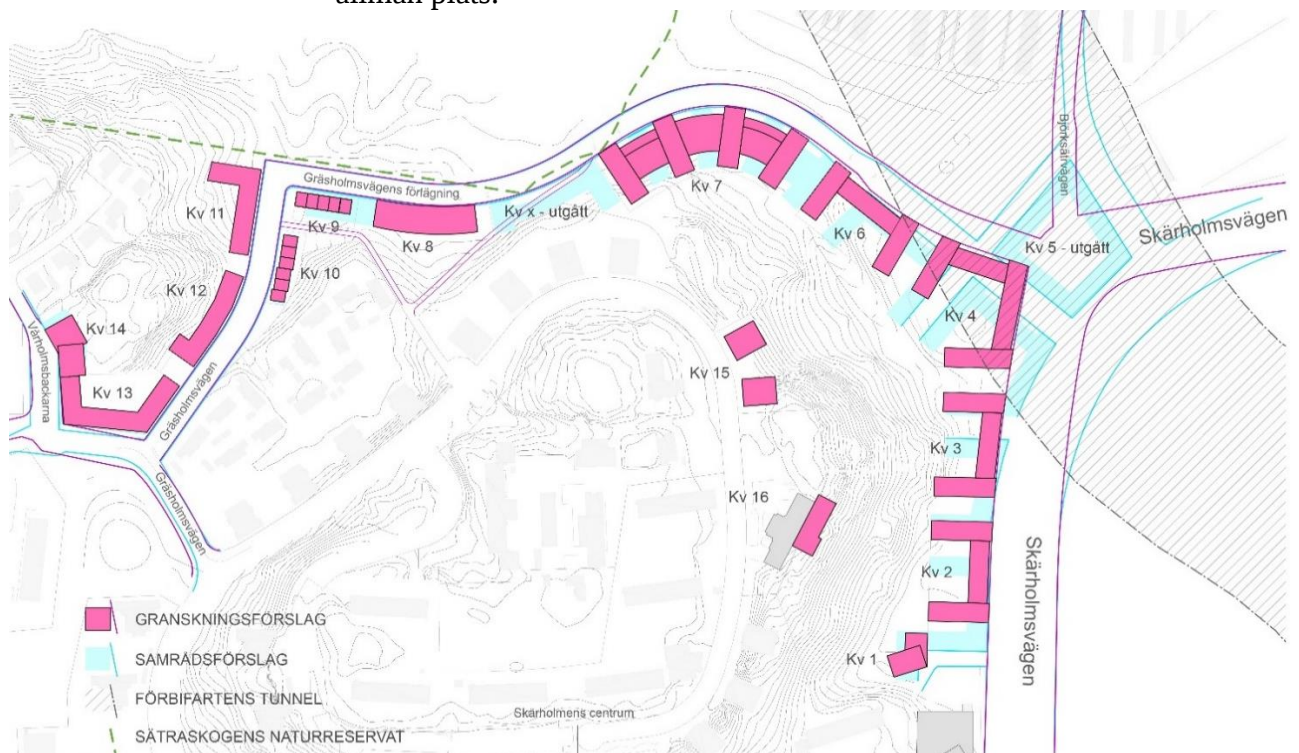


Översikt av synpunkter som utretts vidare efter samråd.

Förbifart Stockholm

Den geotekniska utredningen har fördjupats. Kontoret konstaterar att en byggrätt som föreslagits ovanpå Förbifart Stockholms tunnlar och skyddsområde inte är möjlig att genomföra utan att riskera påverkan på riksintresse för kommunikation. Byggrätten föreslås utgå. Förändringen medför att mängden möjliga bostäder inom planen minskar något. Övrig överlappande bebyggelse, kvarter 4 (se illustration nedan) har studerats och bedöms kunna genomföras utan

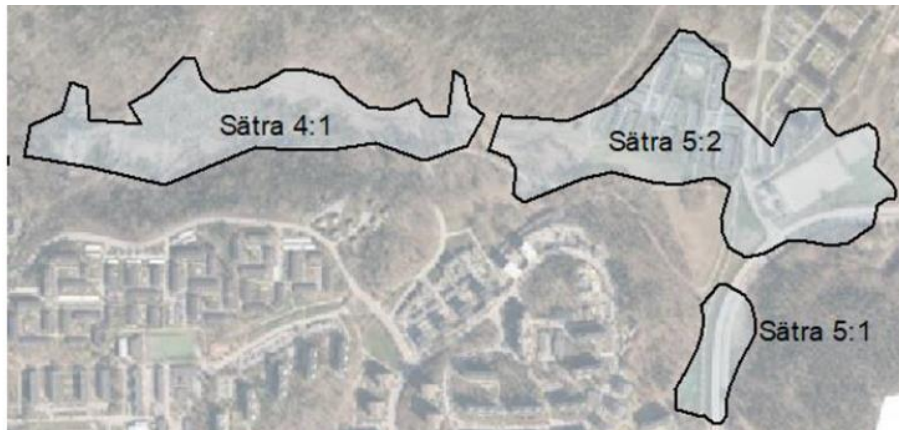
påverkan på tunnarna och dess skyddszon. Den nedstigningspunkt som omnämns i yttrandet ligger i det omarbetade planförslaget i gatan (gångbanan) och bedöms på ytan kunna utformas som ett brunnslock. De bussramper från Förbifarten som är tänkta att landa på Skärholmsvägen strax söder om den planerade moskén, bedömer kontoret kommer kunna genomföras även med en bredare Skärholmsvägen. Dialog med Trafikverket om utformningen av dessa pågår parallellt med framtagande av systemhandling för allmän plats.



Illustrationsplan där det rosa visar förslag till ny struktur och det ljusblå samrådsförslaget.

Bild: Nyréns Arkitektkontor

Planens dagvattenutredning uppdateras med syfte att hitta lösningar för att minimera planens miljöpåverkan och åstadkomma robusta system som skapar värden i närmiljön och samtidigt är tåliga för ökande regnmängder. I utredningen studeras möjligheten att infiltrera dagvatten från delar av planområdet för att långsiktigt säkerställa att grundvattenmagasin i dalgången fylls på för att minimera grundvattensänkning och därmed påverkan på Förbifartens miljödome. Miljödome ska förhindra risk för sättningar i angränsande befintlig bebyggelse. Utredningen ska också undersöka möjligheten att leda dagvatten från andra delar av planområdet till Skärholmsbäcken där en lösning med öppen dagvattenhantering provas.



Grundvattenmagasin i anslutning till planområdet. Infiltration måste utformas så det inte påverkar Förbifartens miljödöm och ger sättningar på angränsande befintlig radhusbebyggelse. Bild: Structor.

Koppling Skärholmen - Sätra

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget ursprungliga koncept för utveckling av området kvarstår. Det gäller framförallt omvandling av Skärholmsvägen till stadsgata, ny lokalgata, gator som kantas av blandad bebyggelse och utveckling av parkstråk.

Kontoret föreslår att planförslaget justeras inför granskning för att möjliggöra en ny sträckning av Skärholmsvägen. Detta grundar sig på en Stadsrumsanalys för Skärholmen med tidshorisont 2030 (se utdrag nedan). Analysen visar att samrådsförslaget utveckling av Skärholmsvägen och tillkomsten av Gräsholmsvägens förlängning inte innebär en påtaglig förbättring av orienterbarheten för fotgängare och cyklister. Inte heller uppnåddes den stärkta koppling mellan Skärholmen och Sätra som eftersträvats. Med anledning av detta föreslår kontoret en justering av Skärholmsvägen och dess korsning med Björksätravägen. Gatan har flyttats västerut så att kurvan mot Sätra snävats till och korsningen med Gräsholmsvägen/Björksätravägen närmar sig en fyrvägs korsning. Analys av förslaget visar att det möjliggör ett mer integrerat gatunät med bättre kopplingar mellan Skärholmen och Sätra. Sträckningen medför också genare stråk för fotgängare och cyklister, vilket ger effekter på stadsutvecklingspotentialen i Skärholmen som helhet. Exempelvis förbättras stadsutvecklingspotentialen även i och kring Skärholmens centrum och i Sättras verksamhetsområde.



■ Avskilt ■ ■ ■ ■ ■ ■ Central

Utdrag ur Stadsrumsanalys för Skärholmen tidshorizont 2030 samt justerat förslag. Planområdets ungefärliga lokalisering illustreras med svart cirkel i kartan. Analysen av det justerade förslaget visar att en förändring av Skärholmsvägens sträckning möjliggör bättre kopplingar mellan Skärholmen och Sättra, med genare stråk för fotgängare och cyklister. Det justerade förslaget skapar också utrymme för Spårväg syd och möjliggör ett ytterligare hållplatsläge mellan föreslagna hållplatser i Skärholmens centrum och Sättra centrum. Bild: Spacescape

En justerad sträckning av Skärholmsvägen möjliggör också att spårväg syd kan byggas ut med bibehållen stadsutvecklingspotential längs Skärholmsvägen. Den nya vägsträckningen bedöms skapa bättre förutsättningar för bebyggelse öster om Skärholmsvägen, då det frigörs mer byggbar mark. Den möjliggör även ett ytterligare hållplatsläge för spårvägen inom planområdet tack vare en förlängd raksträcka. Kontoret föreslår även att Gräsholmsvägen breddas något för att underlätta angöring och möjliggöra en trädrad i södra delen av gatan. Vårholmsbackarna har studerats vidare för att skapa bättre förutsättningar för fortsatt busstrafik. En cykelväg från Ekholmsvägen till Gräsholmsvägens förlängning i dalen, som i samrådsförslaget föreslogs utgå, föreslås nu som en del av det nya förslaget. En i samrådsförslaget föreslagna allmän trappa upp mot Ekholmshöjden, vid kvarter 7, föreslås däremot utgå då dess funktion inte kunde vägas upp av de bedömda tillkommande kostnaderna.

Bebyggelsens möte med Sätterskogens naturreservat och ianspråktagande av grönområden

Kontoret konstaterar med anledning av inkomna samrådssynpunkter från bl.a. Länsstyrelsen, Stadsmuseet och närboende samt genom slutsatser i den kulturmiljöanalys som tagits fram efter samrådet att exploateringen i anslutning till Sätterskogen inte tagit tillräckligt stor hänsyn till upplevelsevärdena i reservatet. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att bebyggelsen i denna del av förslaget behöver utgå. Kontoret står fast i bedömningen av att ianspråktagande grönområden väl uppvägs av de värden som planförslaget kan

tillföra. Kontoret bedömer att förslaget innebär stora kvaliteter för invånarna genom de parkrum som bevaras och utvecklas och de generösa förskolegårdar som tillskapas. Närheten till Sätmaskogen är mycket god och tillgängligheten förbättras. Detta bidrar till att stadsdelen blir välförsörd med kvalitativa friytor. Kontoret eftersträvar sammanhängande bebyggelse med aktiva bottenvåningar längs samtliga gator då de bedöms bidra till att göra det attraktivt att gå och cykla genom stadsdelen.



Vy från Sätmaskogen mot Skärholmens centrum. Lila bebyggelse (övre bild) har efter samråd disponerats om och brutits ner i skala för att förbättra mötet med naturreservatet. Fler radhus än tidigare föreslås närmast vägkröken på Gräsholmsvägens förlängning och vårdboendet har skjutits öster ut och minskats i våningsantal (jämför med samrådsförslaget i nedre bild). Illustration: Nyréns Arkitektkontor

Kontoret föreslår dock att bebyggelsen i anslutning till reservatet disponeras om och sänks för att minska den visuella påverkan på upplevelsen i naturreservatet och en bättre anpassning till stads- och landskapsbilden. Vårdboendet föreslås flyttas österut och sänkas från 5 till 4 våningar. På platsen föreslås istället stadsradhus, för att anpassa skalan mot befintlig bebyggelse närmast reservatet. Den geotekniska utredningen visar att en föreslagen byggrätt i brant terräng nedanför punkthusen på Ekholmshöjden nära gränsen till naturreservatet inte bedöms ekonomiskt skäligen genomföra. Dessutom bedöms byggrätten försämra en befintlig gång -och cykelkoppling från Ekholmshöjden ner till dalgången. Kontoret föreslår av detta skäl att den bör utgå. Som en följd av dessa avvägningar har antalet möjliga bostäder minskat något.

Övrigt

- Kulturmiljöutredning har tagits fram för att göra en konsekvensbedömning och tålighetsanalys av den tillkommande bebyggelsen. Kontoret föreslår med hänvisning till utredningen att detaljplanen på ett tydligare sätt föreskriver färgsättning för att säkerställa ett sammanhållet uttryck. Kontoret föreslår även viss bearbetning av höjder och förtydliganden av gestaltungsprinciper för trappande bebyggelse som förstärker upplevelsen av terrängen.
- Planområdet överlappar Sätmaskogens naturreservat med en del av en gata. Gatan krävs för att kunna angöra tillkommande bebyggelse vid foten av Ekholmshöjden. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att intrånget motverkar syftet med naturreservatet, då det omfattar en begränsad sträcka av gatan. Snarare bedöms en förbättrad tillgänglighet till reservatet bidra till reservatets rekreativa syfte. Staden avser inte pröva en ändring av gränsen utan kommer söka tillstånd för att bygga ut gatan inom reservatet inför antagande av planen. Då det är ett kommunalt reservat sker detta inom Stockholm stad.
- Ekologiutredning har tagits fram för att utreda möjligheter att flytta den rödlistade arten skogsknipprot (orkidé) till en lokal inom naturreservatet, samt förekomst av och eventuell påverkan på större vattensalamander, groddjur och fladdermöss. Eventuella kompensationsåtgärder så som

grönkompensation för förlorade naturvärden i samband med exploateringen kommer att studeras inför granskning.

- Inför genomförandet av detaljplanen kommer dispens sökas från aktuella biotopskydd vad avser befintliga trädrader.
- En markföroreningsutredning av fyllnadsmassornas innehåll har genomförts. Denna visade inga risker för några höga halter av föroreningar.
- Utbyggnad av Skärholmsvägen får inte påverka överdäckningen av tunnelbanan som går i södra delen av sträckningen. Plankartan kommer därför att kompletteras med höjder för lägsta schaktningsdjup. Dialog pågår med Trafikförvaltningen.
- Bullerutredning har uppdaterats och kompletterats med spårvägsbuller. Utredningen visar att Spårväg syd, även med prognoserad trafikering var femte minut, inte medför ökade bullervärden. På Skärholmsvägen kommer planbestämmelse som reglerar tyst sida fortsatt att krävas. Inför granskning kommer bullerutredningen kompletterats med hur bullerriktlinjer kan uppfyllas för respektive kvarter.
- Sopsugsanläggningen föreslås få en ny placering i garage under kvarter 4, då det bedömts göra minst intrång i landskapet.
- Den föreslagna förskolan längs Skärholmsvägen, kv. 1, föreslås bli friliggande med egen angöring. I samrådsförslaget förutsattes angöring genom kv. 2.
- Den integrerade barnkonsekvensanalysen har uppdaterats efter den nya strukturen. Utredningen visar att barnperspektivet tillgodosetts i utformning av förskolegårdar och bostadsgårdar. Frågor som inte regleras i detaljplan har framförts till berörda förvaltningar.
- Elnätstationer har placerats inom planområdet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Den sammanfattande bedömningen är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta planarbetet.