

Planbeskrivning

Detaljplan för Mälaräng i stadsdelarna Bredäng, Mälarhöjden och Fruängen, S- Dp 2016-15389



Orienteringskarta. Planområdet markerat i rött.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

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

Området kring Bredängs trafikplats domineras idag av trafikytor och en förutsättning för planeringen är omfattande förändringar av den befintliga trafikinfrastrukturen. Området är dock en viktig nod i den lokala gatustrukturen med trafikplats vid Södertäljevägen och huvudvägar som Skärholmsvägen och Bredängsvägen. Ett syfte med planen är att möjliggöra en delvis förändrad gatustruktur som både möjliggör en fortsatt god tillgänglighet för olika trafikslag och ny blandad stadsbebyggelse.

Planområdets läge i direkt anslutning till Södertäljevägen samt påverkar nuvarande på- och avfarter till motorvägen och ställer därmed särskilda krav på att bebyggelse och stadsrum utformas för att klara krav för buller och trafikflöden.

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

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Granskning planeras till 1:a kvartalet 2018 och antagande till 2:a eller 3:e kvartalet 2018.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning	4
Mål och strategier för Fokus Skärholmen	5
Planens syfte	7
Plandata	7
Tidigare ställningstaganden	8
Förutsättningar	11
Skärholmen idag – en överblick	11
Natur	13
Kultuhistoriskt värdefull miljö	16
Gator och trafik	18
Geotekniska förhållanden	19
Hydrologiska förhållanden	20
Service	22
Störningar och risker	22
Planförslag	25
Stadsbyggnadsstrategier	26
Övergripande struktur	28
Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse	29
Planens generalitet – byggrätter	33
Bebyggelsekaraktärer	34
Parker och platsbildningar	46
Gator och trafik	47
Teknisk försörjning	52
Konsekvenser	54
Behovsbedömning	54
Naturmiljö	54
Luft	54
Miljökvalitetsnormer för vatten	54
Landskapsbild/ stadsbild	55
Stadsstruktur och stadskvalité	56
Störningar och risker	58
Riksintresse	61
Ljusförhållanden och lokalklimat	62
Barnkonsekvenser	65
Tidplan	65
Genomförande	66
Organisatoriska frågor	66
Verkan på befintliga detaljplaner	67
Fastighetsrättsliga frågor	67
Ekonomiska frågor	70
Tekniska frågor	72
Genomförandetid	73

Inledning

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar och övrigt som utgjort underlag till planförslaget

- *Stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbart Fokus Skärholmen, Stockholms stad, maj 2017*
- *Integrerad Barnkonsekvensanalys – Vårberg, Skärholmen, Sättra, Bredäng. Steg 1: Kartläggning. Tillhörande Fokus Skärholmen, Stockholm stad och Ramböll, 2016-09-06.*
- *Bästa Platsen! Tyck till om Skärholmen, Bredäng, Sättra 6 Vårberg, PM – Sammanställning av webbenkät – dialog 2.0 – Fokus Skärholmen, SpaceScape, 2016-06-10 samt hemsida: <http://dialog.spacescape.se/skarholmen/>*
- *Fokus Skärholmen – PM2 övergripande dagvattenförutsättningar, Structor, 2016-06-23*
- *Stråk- och strukturutredning – Fokus Skärholmen, Tyréns. 2016-09-11*
- *Fokus Skärholmen – Parkeringstal, Tyréns. 2016-08-22*
- *Stadsrumsanalys Vårberg-Skärholmen-Sättra-Bredäng, Spacescape, augusti 2017*
- *Mälaräng, Kvalitetsprogram för allmän plats, Landskapslaget augusti 2017*
- *Mälaräng trafik-PM, Tyréns augusti 2017*
- *Trafikalstring Skärholmen PM, Tyréns 170817*
- *Bredäng trafikplats trafikanalys, Tyréns 170817*
- *Åtgärdsvalstudie trafikplats trafikanalys, Tyréns 170817*
- *Dagvatten Mälaräng, Structor 170717*
- *Omgivningsbullen Mälaräng, Structor 170815*
- *Skola F-9 Slättgårdsvägen, Tengbom 170815*
- *Förskola Eksätravägen, Cedervall juni 2017*
- *Skiss drivmedelsstation, Arkoo 170626*
- *Bostäder Bredängsvägen, Varg arkitekter 170626*
- *Handelsbyggnad Murmästarvägen, Ettelva arkitekter 170703*
- *Material till detaljplan struktarkitektstöd, EGA/AIM augusti 2017*
- *Integrerad barnkonsekvensanalys för Mälaräng – Steg 3:Konsekvensanalys av samrådsförslag augusti 2017*
- *Solstudie, EGA/AIM augusti 2017*

Medverkande

Planen är framtagen av Joel Berring, Nina Mjaaland och Anette Jonsson på stadsbyggnadskontoret. Följande har också medverkat i projektet: Lena Hall, Mohammed al Kamil och Hanna Lindh på

exploateringskontoret och Ann Axelsson på lantmäteriet. HSB har medverkat i rollen som markanvisad ankarbygggherre.

Fokus Skärholmen

I december 2015 beslutade stadsbyggnadsnämnden att påbörja arbetet med Fokus Skärholmen, vilket aktuellt planområdet är en del av. Fokus Skärholmen syftar till en utveckling av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen, det vill säga stadsdelarna Skärholmen, Sättra, Bredäng och Vårberg. Satsningen är förvaltningsövergripande och avsikten är att tillföra området minst 4000 bostäder och förbättrade stadskvalitéer. Fokus Skärholmen har även ett särskilt uppdrag att utgöra profilprojekt för social hållbarhet. Uppdraget innebär att särskilt synliggöra och implementera de aspekter inom stadsbyggandet som är betydelsefulla för en socialt hållbar stad.

Mål och strategier för Fokus Skärholmen

I *Stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbart Fokus Skärholmen* beskrivs mål för framtidens Skärholmen samt stadsbyggnadsstrategier som ska förverkliga målen. Strategierna omsätts i de detaljplaner som arbetas fram. I kapitlet ”Planförslag” redogörs för hur strategierna hanterats i denna detaljplan.

Mål för stadsutvecklingen i Skärholmen

Sammanhållen och varierad: Skärholmen ska vara en sammanhängande stadsdel med stor variation av platser, bostäder och uttryck. En ny årsring med fantasifull arkitektur och urbana kvaliteter kompletterar området.

Levande och innehållsrik: Skärholmen ska vara en stadsdel där alla får plats och kan känna tillhörighet. Stadsdelen ska vara öppen, inbjudande, leva året runt och på alla tider av dygnet. Barn och ungas behov ska tas tillvara när Skärholmen utvecklas. Konst och kultur bidrar till attraktivitet, identitet och förändring.

Delaktig och demokratisk: Skärholmen utvecklas med utgångspunkt i det som finns idag och i dialog med Skärholmsborna. Det lokala perspektivet är nyckeln. Befintliga verksamheter, byggnader och platser är en tillgång och ska ges möjlighet att utvecklas ihop med det nya.

Stadsbyggnadsstrategier

Allsidiga boendemiljöer: Skärholmens bebyggelseområden är idag funktionsseparerade med antingen handel, industri eller bostäder. Ny bebyggelse innebär fler bostäder men också en möjlighet att utveckla en högre grad av funktionsblandning. Det handlar om att identifiera särskilt gynnsamma lägen för ny

offentlig och kommersiell service i separata byggnader eller i bottenvåningar på flerbostadshus.

Ett promenadvänligt gång- och gatunät: Möjligheten att promenera mellan målpunkter är grundläggande för en stad som hänger samman och är tillgänglig för alla. Fotgängaren är inte bara en trafikant utan även en social aktör som ger gatan eller gångvägen liv. I Skärholmen ska alla möjligheter att skapa ett mer promenadvänligt och välintegrerat nät tas tillvara genom att till exempel komplettera dagens trafikleder med trottoarer, cykelbana och bebyggelse. Promenadvänliga gator och trygga gångstråk ger tillsammans ett finmaskigt nät för rörelse i området. Många kopplingar till omgivande stadsdelar är viktigt.

En mångfald av gemensamma rum: Offentliga rum som lokala centrum, torg och parker är viktiga arenor för samspel mellan individer liksom mellan olika grupper i samhället. En förutsättning för en socialt sammanhållen stad är att människor med olika bakgrund rör sig i samma offentliga miljöer och ser varandra i vardagen. Dessa mänskliga möten skapar inte bara en levande och intressant stad. De har också betydelse för hur vi inspireras och influeras av varandra. Processer som äger rum i det offentliga rummet öppnar för mångfald och diversitet och kan understödjas av stadsbyggande. För att nå ett sammanhållet Stockholm har platser för samspel stor betydelse. I Skärholmen är många av dessa rum för gemenskap gröna rum och parker.

Lokalt förankrad process: Ett starkt och dynamiskt civilsamhälle är avgörande för en hållbar, växande stad. Kunskap och initiativ behöver tas hand om i planeringsprocessen. Medborgardialog är ett viktigt verktyg för att utforma en socialt värdeskapande stadsutveckling och för att stärka det lokala medskapandet i pågående stadsplanering.

Mer generella planer

I Fokus Skärholmen ingår att pröva ”mer generella detaljplaner” vilket dels handlar om detaljplanens innehåll, dels om stadens interna process i samband med planläggning. Syftet är att påskynda bostadsbyggandet genom en bättre planberedskap, samla och hantera planeringsfrågor i större helheter och gemensamma stadsbyggnadsstrategier, minska detaljstyrningen i detaljplanerna och korta tiden mellan idé och färdig byggnation. Detaljplanerna formas inte efter ett specifikt projekt utan ska fungera för många olika byggsystem och projektkrav. Mer generella detaljplaner innebär att staden initierar och driver

planprocessen, med viss involvering av byggaktörer. Beslut om markanvisning föregås av i större utsträckning av plansamråd, granskning eller antagande.

Planens syfte

Detaljplanens huvudsyfte är att omvandla området kring Bredängs trafikplats till en funktionsblandad stadsbebyggelse som bidrar till att koppla samman Bredäng, Mälarhöjden, Västertorp, Fruängen och Segeltorp. Planen syftar att tillskapa cirka 1100 väl gestaltade bostäder med förutsättningar för höga och varierade boendekvalitéer samt möjliggöra för levande och aktiva gatumiljöer, välfungerade parker, offentlig service och kommersiella lokaler inom planområdet.

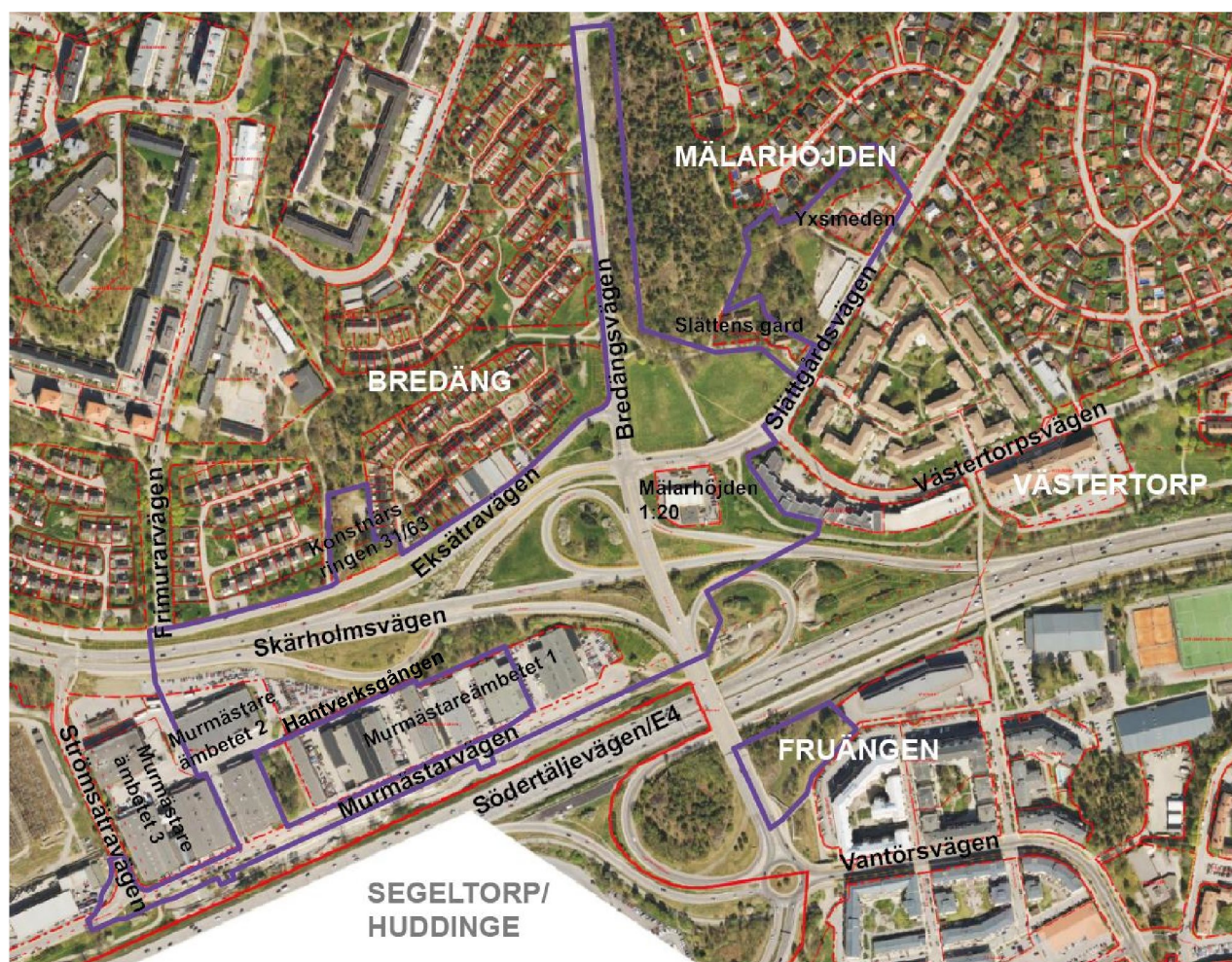
Planen ska bidra till att skapa en bättre bullersituation inom området och i dess närhet. Planen syftar förutom bostäder till att möjliggöra för en F-9 skola, en fristående förskola, lokaler i bottenvåningar och utbyggnad av handelsytor vid Södertäljevägen. Planen möjliggör för en delvis förändrad gatustruktur som ger god tillgänglighet för olika trafikslag och ny blandad stadsbebyggelse.

Detaljplanen ska möjliggöra en utformning där stadens krav kring klimat, dagvatten och grönytefaktor lätt kan hanteras.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet omfattar området mellan Bredängs trafikplats och Strömsåtravägen söder om Eksåtravägen, Slättgårdsparken och Slättens förskola samt Bredängsvägen upp till Ugglemossevägen. Till planområdet hör även ett mindre område söder om Södertäljevägen.



Flygfoto över planområdet och närliggande vägar.

Planområdet ligger i huvudsak inom Bredängs stadsdel men omfattar även delar av Mälärhöjden och Fruängen. Planområdet omfattar del av stamfastigheten Sättra 2:1, samt Yxsmeden 1, Yxsmeden 2, Mälärhöjden 1:20, Murmästare-Ämbetet 1 och 2, Bredäng 1:2 samt Konstnäreringen 31 och 63. Alla fastigheter ägs av Stockholms stad. Yxsmeden 1 är upplåten med tomträtt till Sisab, Bredäng 1:2 till Ellevio AB Murmästare-Ämbetet 1 till AB Sagax, Murmästare-Ämbetet 2 till Fastighetsaktiebolaget Råfilmen. Mälärhöjden 1:20 är upplåten med arrende till Preem AB och Yxsmeden 2 till Stockholmshem AB.

Tidigare ställningstaganden

Vision

Vision 2040 - Ett Stockholm för alla lyfter fram fyra teman som ska utmärka Stockholm 2040; ett Stockholm som håller samman, ett klimatsmart Stockholm, ett ekonomiskt hållbart Stockholm och ett demokratiskt hållbart Stockholm. Att överbrygga de

sociala skillnader som finns i staden är ett centralt tema i visionen.

Översiktsplan

Förslag till ny översiktsplan beskriver ett snabbt växande Stockholm med starkt fokus på en jämn fördelning av stadskvalitéer över hela staden. De fyra stadsbyggnadsmålen är: En växande stad, En sammanhängande stad, God offentlig miljö och En klimatsmart och tålig stad. För att få genomförandekraft i stadsbyggandet ska satsningar riktas till ett antal fokusområden varav Skärholmen är ett av dessa.

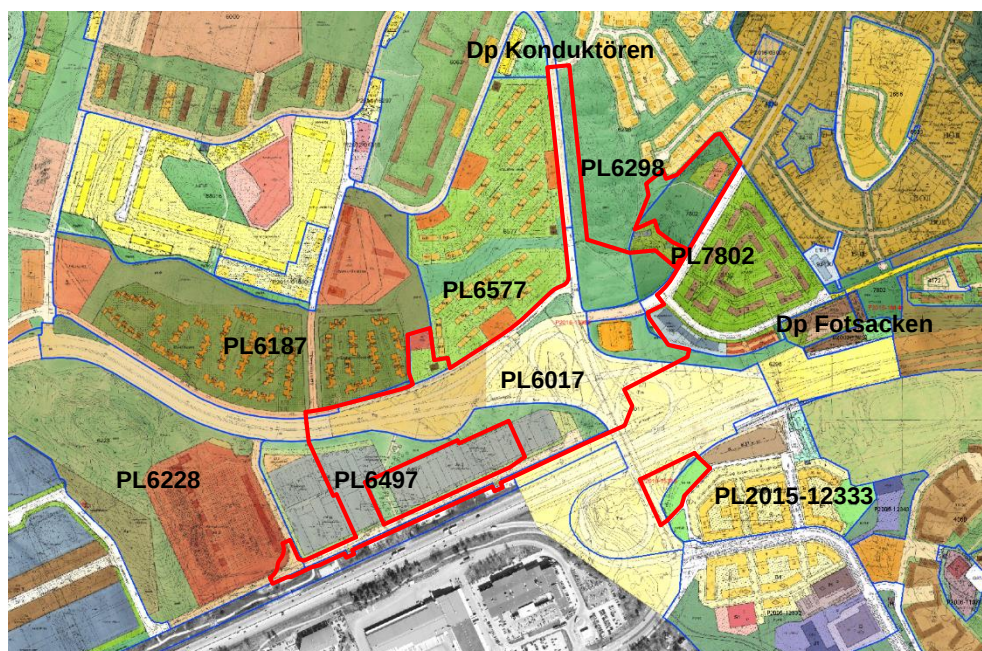
I den gällande översiktsplanen (Promenadstaden) från 2010 ingår Skärholmens stadsdel i ett område som i kommunens översiktsplan omfattas av Strategi 2, satsa på attraktiva tyngdpunkter, samt Strategi 3, koppla samman stadens delar.

Program

Planområdet ingår i *Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg* (dnr 2002-12665, godkänt av stadsbyggnadsnämnden 2007). Programmet bedöms endast delvis aktuellt då stadsbyggnadsförutsättningarna har ändrats sedan programmet godkändes. I områdesprogrammet är planområdet utpekad som ett möjligt utbyggnadsområde för flerbostadshus. I programmet redovisas studier av ombyggnad av Skärholmsvägen med förlängning av Murmästarvägen och ny cirkulationsplats i samma nivå som Bredängsvägen.

Detaljplan

Gällande planer är Pl 6017 avseende Södertäljevägen med anslutningsvägar från 1963, Pl 6497 avseende Småindustriområde i Bredäng från 1968, Pl 6577 avseende småhusområde och barnstuga inom Bellman Minne och Konstnäreringen från 1967, Pl 7802 avseende förskola kulturbyggnader och bostäder inom kv Yxsmeden mm från 1980, Pl 6298 inom kv Borstbindaren mm avseende småhus, drivmedelsstation och parkområde kring Slättgårdsparken från 1965 samt Pl 2005-12333 inom kv Motellet mm avseende bostäder park och kontor från 2007.



Planmosaik över gällande planer

Pågående planarbete

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i december 2015 att påbörja planarbete för Fokus Skärholmen (dnr 2015-17268). Utöver beslut om minst 4000 bostäder inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde gavs även uppdraget om mer generella detaljplaner.

Stadsbyggnadsnämnden godkände i juni 2017 lägesredovisning av Fokus Skärholmen och uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslagen för samråd.

Intill planområdet pågår detaljplanearbete inom detaljplanen för kv Konduktören, Pl 2012-18011, samt invid Kv Fotsacken Pl 2016-16140.

Det pågår diskussioner med Trafikverket om framtagande av ny vägplan för nybyggnad av statligt vägnät i anslutning till Bredängs trafikplats. En vägplan berör i så fall justering av lägen för på/avfartsramper på norra sidan av Södertäljevägen. För det aktuella området gäller Pl 6017 som reglerar området som specialområde för motorväg. Eftersom dessa delar eventuellt kräver vägplan men inte ny detaljplan ingår inte dessa delar i detaljplanen för Mälaräng.

Kommunala beslut i övrigt

Stadens budget 2016 och 2017

I stadens budget 2016 och 2017 fick stadsbyggnadsnämnden uppdrag att genomföra Fokus Skärholmen gemensamt med flera av stadens övriga förvaltningar.

Markanvisning

Exploateringsnämnden beslutade i oktober 2016 att anvisa mark för bostäder inom planområdet till HSB som ankarbyggherre. Markanvisningen omfattar 150 lägenheter ospecificerat inom detaljplaneområdet. Resterande delar är planerade att markanvisas efter samråd, respektive efter laga kraftvunnen plan.

Riksintressen

Södertäljevägen intill planområdet är riksintresse för kommunikationer. Kraftledningsnätet i Stockholm är inte utpekad som riksintresse av statens energimyndighet men länsstyrelsen i Stockholm har gjort bedömningen av stamnätet samt transformatorstationer är av riksintresse. Vid trafikplats Bredäng pågår för närvarande en markförläggning av kraftledningsstråket.

Förutsättningar

Skärholmen idag – en överblick

Fram till utbyggnaden av miljonprogrammet, med start under 1960-talet, utgjorde Skärholmens stadsdelsnämndsområde ett jordbrukslandskap. Stadsdelen planerades utifrån samverkan mellan landskap, bebyggelse, vägar och växtlighet vilka sammantaget bildar en arkitektonisk helhetsmiljö.

Stadsbyggnadsidéerna och arkitekturen var storslagna och spreds som positiva exempel över hela världen. Karakteristiskt för stadsdelarna är den kuperade terrängen som styrte utformningen av bebyggelsegrupper och vägar. Centrum placerades vid tunnelbanestationen, flerbostadshus lades i en 500 meters radie från stationen och längre ut radhus och villor. Moderna bostäder byggdes, ofta med goda solljusförhållanden och fin utsikt. Bilen var viktig och trafikseparering och stora ytor för parkeringsplatser präglar stadsbilden. I dalgångarna skapades sammanbindande parkstråk med gång- och cykelvägar.

Sätraskogen planerades som ett natur- och rekreationsområde. Arkitektur- och samhällshistorien är fortsatt mycket närvarande eftersom stora områden är ursprungliga då endast mindre kompletteringar tillkommit efter 1960-talet.

Bebyggelsemiljön har stora kvaliteter men också utmaningar utifrån stadsmiljön som socialt hållbar. Avstånden inom stadsdelarna är stora och många ytor kan upplevas ödsliga och outnyttjade. Bebyggelsen vänder sig bort från de offentliga rummen och de överdimensionerade vägarna, vilka bildar barriärer i stadsstrukturen. Därtill är bebyggelsestrukturen storskalig med stor andel monotona bottenvåningar längs viktiga rörelsestråk. Gång- och cykelnätet är trafiksäkert men kan många gånger upplevas otryggt då det löper främst genom större parkstråk utan bebyggelse. Stadsmiljön behöver bli mer sammanhängande och funktionsblandningen öka så att större delar av stadsdelarna kan upplevas levande och trygg under fler timmar på dygnet.



Äldre flygfoto över Bredäng där 1960-talets planeringsideal med en tydligt funktionsindeldad bebyggelse och ytkrävande trafikytor.

Bredäng

Bredäng utgör ett av de mest konsekvent genomförda exemplen på idén om hus i park i Sverige. Det kuperade och grönskande landskapet domineras av snarlika och parallellt orienterade skivhus i åtta-nio våningar. Mitt i stadslandskapet ligger centrumanläggningen som markeras genom att kontrastera mot skivhusen med avvikande storlek, form, material och färgskala. Väster och söder om skivhusbebyggelsen ligger områden med enfamiljshus och stadsdelen avgränsas slutligen mot söder av

Södertäljevägen där industri- och kontorsbebyggelse placerats likt en skärm mot trafikleden.

Bredäng var den första stadsdelen att uppföras under de nya premisserna som präglade miljonprogrammet. Stadsplaneringen präglas av de storskaliga, seriebyggda skivhusen. Stadsdelen ger intryck av att vara en enhetlig arkitektonisk skapelse där gator, grönområden, husens placering, form och volym styrdes av stadsplanerna. Byggnaderna är glest placerade för att skapa ljusa och luftiga förhållanden, samtliga gårdar har direktkontakt med stora grönytor av bevarad natur, parker och lekplatser. Genom grönområdena leder ett nät av gångvägar till centrum och strövområdet vid Mälaren. Vid Bredängs trafikplats finns Slättens gård, ett äldre torp med anor från 1700-talet. Kring torpet finns ett antal äldre ekar vilka tillsammans med bebyggelsen ger området en tydlig karaktär.

Stadsplanen för Bredängs trafikplats antogs 1963 och reglerar främst trafikplatsens utformning och Skärholmsvägen fram till Bredängs allé. Syftet med planen var att säkerställa tillräckliga motortrafikförutsättningar för den planerade bebyggelsen i Bredäng, Sättra och Skärholmen. På få platser i Sverige tillämpades principen om en starkt separerad hierarkisk trafikstruktur med trafikleder, matargator och lokalgator så tydligt som vid Bredängs trafikplats, där trafikleden Skärholmsvägen ligger parallellt med matargatan Eksätravägen.

Biltrafiken fick dock aldrig den omfattning i Skärholmens stadsdelsområde som förväntades utan tunnelbanan står för en stor del av transportarbetet i området. Resultatet vid Bredängs trafikplats har blivit en miljö där överstora trafikrum dominerar och skapar barriärer mellan stadsdelar.

Natur

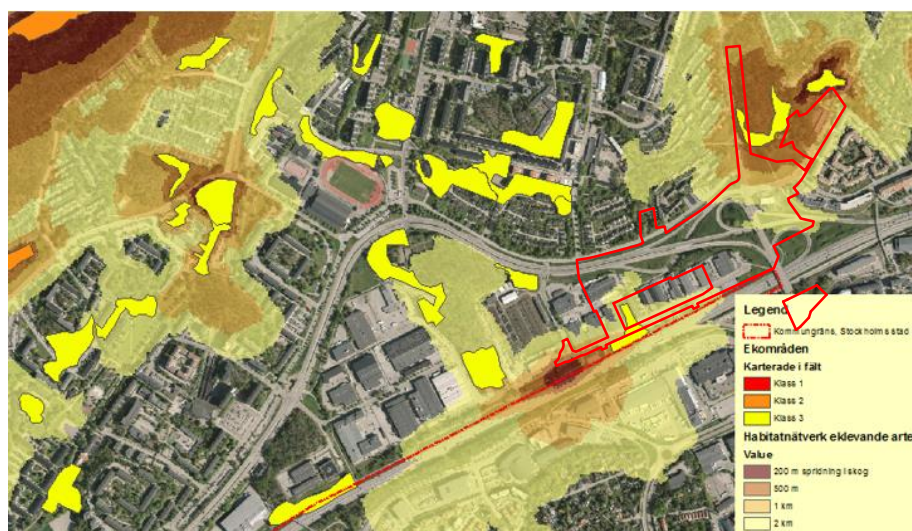
Mark och vegetation

Planområdet består till stor del av hårdgjord mark och öppen gräsmark mellan vägytor. Framförallt i närområdet kring Slättens gård och i mellanzonen mot Södertäljevägen finns partier med äldre ekar. I Slättgårdsparken finns ett parti med äldre bokträd, vilket är relativt ovanligt i Stockholmsområdet. Den högre kullen vid Slättens gård har tallskogsdominerad vegetation. Mäktiga, rundslipade hällar dominerar de delar som inte är bevuxna och eftersom det är begränsat med lösa jordlager är vegetationen relativt gles. Området är tydligt nyttjat för rekreation och större

och mindre stigar genomkorsar kullen. En inventering av alla träd och dess placering, storlek och art inom planområdet är genomförd.

Naturvärden

Flera ekområden är klassificerade som värdeklass 3, vilket är den lägsta graden. Intill Slättens förskola finns en utpekad jätteek. Delar av planområdet ingår i habitatnätverk för eklevande arter. Studier över habitatnätverken visar att de starkaste sambanden finns från Slättens gård norrut mot Bredäng och Mälarhöjden. Sambanden mot ekområden längs med Södertäljevägen har vid översiktliga studier bedömts som relativt svaga.



Habitatnätverk för eklevande arter. Utdrag ur Landskapsekologisk analys i Stockholms stad (miljöförvaltningen, 2007), Ekområden. Utdrag ur Stockholms unika ekmiljöer (exploateringskontoret, 2007).

Rekreation och friluftsliv

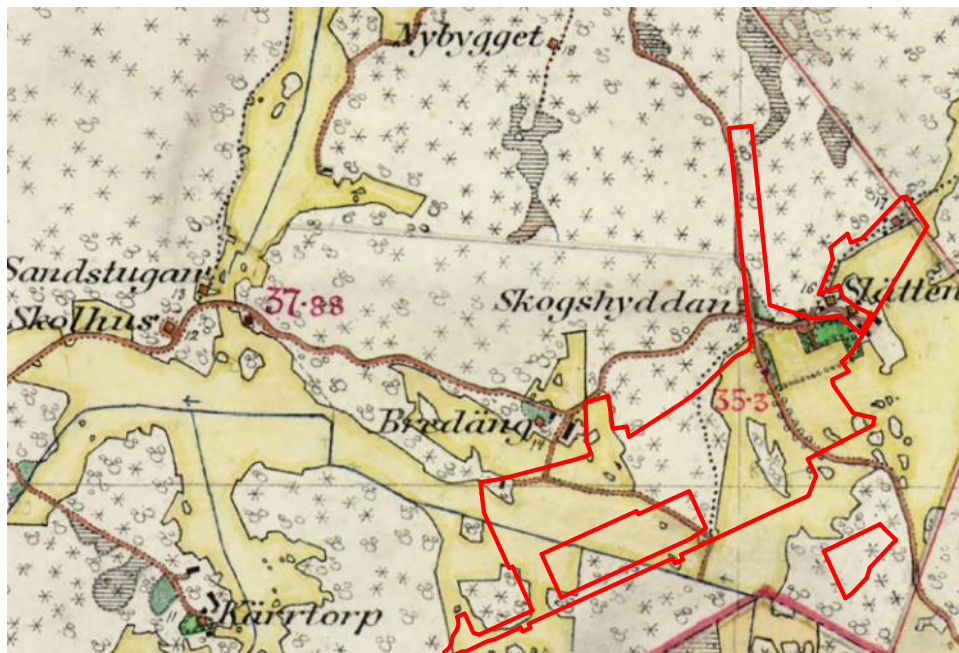
Slättgårdsparken är en relativt välanvänd park och en av få parker med plana öppna gräsytor som finns i närområdet.

Naturmarkskullen norr om parken är ett omtyckt utflyktsmål för bland annat förskolor i närområdet.



Foton från planområdet. Överst Murmästarvägen och Skärholmsvägen, i mitten Slättens gård, Slättgårdsvägen, Slättgårdsparken och radhus norr om planområde. Längst ned Bredängsvägen och naturmarkskulle.

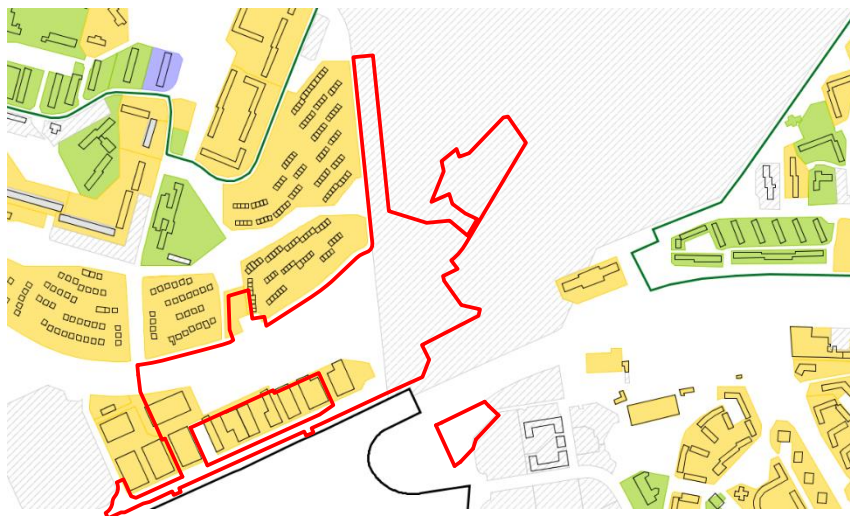
Kulturhistoriskt värdefull miljö



Utdrag ur Häradsekonomska kartan över planområdet. Ungefärlig planområdesgräns redovisas med röd linje.

Intill planområdet ligger de bevarade delarna av Slättens gård, med anor från 1700-talet. Lagårdsbyggnader, stall, vagnslider och logar är rivna, men bland annat huvudbyggnaden står kvar. Slättens gård har ännu inte inventerats och klassificerats av Stadsmuseet. Gården bedöms dock preliminärt ha stora kulturhistoriska värden. Söder om planområdet finns några verksamhetsbyggnader som av stadsmuseet bedömts ha positiv betydelse för stadsbilden och/eller har visst kulturhistoriskt värde. Karaktären på dessa byggnader gör att stadsmuseet bedömer att de klarar relativt stora förändringar i sin omgivning.

Stadsmuseet bedömer att Bredängs trafikplats och intilliggande gator och vägar är mycket intressanta ur ett stadsplaneringshistoriskt och kommunikationshistoriskt perspektiv. Stadsmuseet bedömer dock att dessa värden inte motiverar ett bevarande av trafikanläggningen av enbart kulturhistoriska skäl.



Utdrag ur stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Gul klassificering innebär visst kulturhistoriskt värde. Hela Mälarhöjden är oklassificerat.



Flygfoto över trafikplatsen med befintligt verksamhetsområde i förgrunden och Slättens gård i övre högra hörnet.

Fornlämningar

Det finns flera kända fornlämningar i parkområdet väster om Slättens gård, bland äldre stenmurar som härstammar från

trädgårdsanläggningar och andra agrara anläggningar kring Slättens gård från relativt modern tid. Kända fornlämningar ligger inom delar av planområdet som föreslås regleras som park lika dagens användning. I övrigt finns inga kända fornlämningar.

Gator och trafik

Skärholmen har ett strategiskt läge i regionen och i staden längs huvudleden till Stockholm söderifrån. Skärholmen kopplas i framtiden med västerort och norra Stockholm genom Förbifart Stockholm som beräknas vara färdigbyggd 2026. Stadsdelsområdet knyts effektivt med innerstaden genom tunnelbanans röda linje. Framtida planerade kollektivtrafikutbyggnader som Spårväg Syd, nytt signalsystem på röd linje samt ny tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan kommer att förstärka Skärholmens läge i regionen. Spårväg Syd är en del av Sverigeöverenskommelsen men läge och tidplan är för närvarande under utredning.

Gatunät

Bredängs trafikplats och dess avfartsramper ansluter idag till Skärholmsvägen och Bredängsvägen. Vägarna är överdimensionerade och ytkrävande. Längs med alla gator utom Skärholmsvägen finns smala gångbanor. Gång- och cykelstråken har ett helt separerat nät.

I området finns verksamheter, bland annat flera bilhandlare längs Murmästarvägen. I övrigt finns bland annat ett tvätteri, som innebär en hel del tung trafik. I anslutning till trafikplatsen finns en drivmedelsstation med utfart mot Slättgårdsvägen. Utmed Eksätravägens norra sida finns radhus med privata garageplatser. Garagen innebär flera in- och utfarter mot Eksätravägen.

Biltrafik

Avfarten från E4 i södergående riktning trafikeras av 12 500 fordon/dygn där majoriteten (9 500 f/d) fortsätter via Skärholmsvägen. Från avfartsrampen kör cirka 3 500 f/d norrut till Bredängsvägen. Idag uppstår endast mindre köbildningar i trafikplatsen som bedöms vara överdimensionerad för dagens trafik. Överdimensioneringen innebär mycket god framkomlighet för biltrafiken. Verksamhetsområdet alstrar tung trafik som idag kör via Skärholmsvägen till Strömsätravägen vidare till Murmästarvägen.



Karta trafikflöden i området.

Gång- och cykeltrafik

På Bredängsvägen över E4 är idag kopplingen för gång och cykel bristfällig. Trafikanter som ska mellan Bredäng och Huddinge/Fruängen hänvisas istället till gång-och cykelbron norr om Bredängs trafikplats. Utmed E4 finns ett pendlingsstråk för cyklister som vid planområdet är svårorienterat.

Kollektivtrafik

Stadsdelen trafikeras av tunnelbanans röda linje med stationerna Fruängen, Bredäng och Mälärhöjden belägna inom 800-1200 meter från planområdet. Avståndet gör att tunnelbanans fördelar inte kan nyttjas fullt ut. Området trafikeras av lokalbusslinje 163 och 135. Buss 163 trafikerar sträckan Kärrtorp-Bredäng medan 135 trafikerar Mälärhöjden-Vårberg, via Skärholmen Centrum. Båda dessa lokallinjer kopplar ihop detaljplaneområdet och tunnelbanan.

Tillgänglighet

Med undantag av Bredängsvägen som har en lutning på cirka 5% under ett längre parti är området relativt plant.

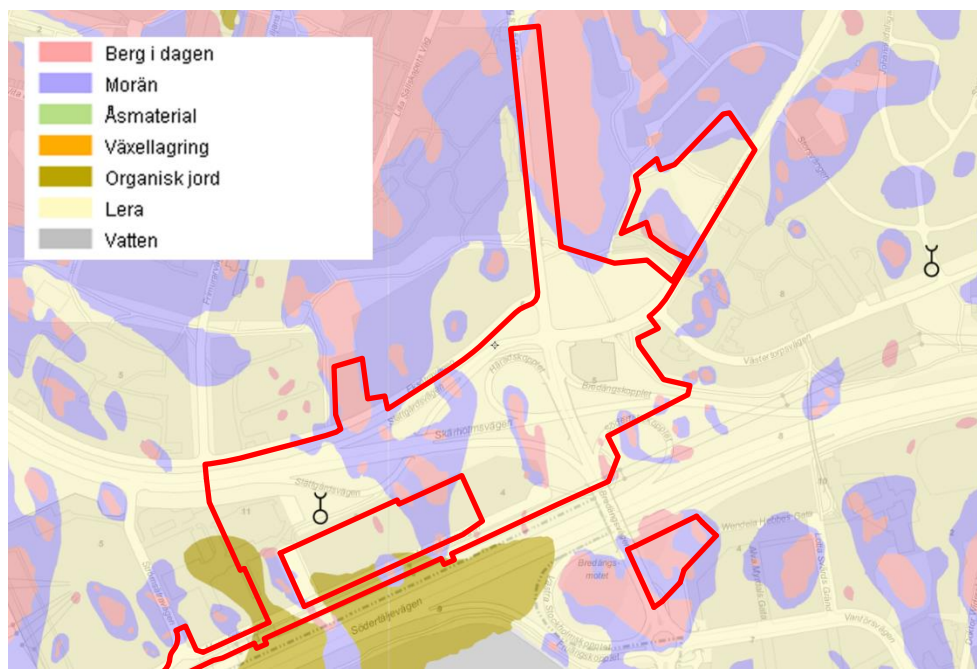
Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet består till största delen av fyllning med underliggande lera, enligt stadens byggnadsgeologiska karta. I den norra delen av parken i nordöst finns berg i dagen och i dalarna längs Slättgårdsvägen och Bredängsvägen lera. Intill E4:an finns inslag av organisk jord. Lermäktigheten inom området varierar stort och tidigare borrhningar visar mäktigheter på upp till 11 meter i den sydvästra delen av planområdet. Inom stora delar av planområdet visar tidigare borrhningar lerdjup kring 5 meter med inslag av berg i dagen. De geotekniska

förutsättningarna för infiltration och perkolation av dagvatten i området bedöms vara goda nära berg i dagen samt i fyllning.

Fördjupade geotekniska undersökningar krävs för att säkerställa grundläggning inom området. Dessa utredningar kommer genomföras efter samråd.



Karta trafikflöden geotekniska förhållanden. Planområdet redovisas med röd linje.

Markradon

Kartor från Statens geologiska undersökning (SGU) över gammastrålning indikerar risk för förhöjda radonvärden. Fördjupade geotekniska undersökningar kommer genomföras inför granskning.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Stockholms stads skyfallskartering visar att gångtunneln planområdets östra del kommer att drabbas av översvämning vid en extrem nederbördssituation. Karteringen visar även att områden inom det befintliga industriområdet kan drabbas av översvämningar vid en sådan situation. Bild nedan visar områden som riskerar översvämmas vid ett skyfall med nuvarande höjdsättning inom området.



Översvämmade områden med dagens markanvändning vid ett 100-årsregn i ett framtida förändrat klimat.

Vattenskyddsområde

Det aktuella planområdet ligger inom den sekundära skyddszonen *Östra Mälarens vattenskyddsområde*, för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattnet från planområdet mynnar i vattenförekomsterna Mälaren-Fiskarfjärden (SE657865- 161900) som tidigare ingick i vattenförekomsten Mälaren – Stockholm (SE657596-161702). Mälaren-Fiskarfjärden har klassningen god ekologisk status men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god kemisk ytvattenstatus 2021. Mälaren omfattas också av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Vid markanvändning bör åtgärder som hindrar ökat kvicksilverläckage från omgivande mark vidtas.

Markavvattning

I området finns en lågpunkt inom fastigheten Murmästarämbetet 2 med marknivå på cirka +32 meter över stadens nollplan (RH2000). Ytterligare ett flertal lokala lågpunkter finns kring gång- och vägtunnlar samt intill Eksätravägen. Delar av området ingår i Segeltorp – Sätra torrlägningsföretag vilket är ett äldre markavvattningsföretag med oklar status i dagsläget.

Grundvattennivån har uppmätts inom området mellan 1971 och 2007. De uppmätta nivåerna har varierat mellan +29,17 m och +32,73 m och medelnivån från mätserien är +30,44 m (RH2000).

Dagvatten

Inom planområdet finns befintliga kommunala VA-ledningar för spillvatten, vatten och dagvatten. Området har ett separerat ledningssystem där dagvatten leds via Skärholmen-Mälarhöjdstunneln som passerar under planområdet till Mälaren.

Service

Skola och förskola

Närmaste skola är Slättgårdsskolan i Bredäng som är en F-9 skola med cirka 550 elever.

Kommersiell service

Planområdet ligger cirka 900 meter från Bredängs centrum där det finns både offentlig och kommersiell service. I Bredäng finns även Bredängsbadet. Service finns även vid Mälarhöjdens tunnelbana och Västertorps centrum, cirka 1200 meter från planområdet.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

En markförläggning av befintligt kraftledningsstråk längs med Södertäljevägen genomförs och beräknas vara klart under 2018. Markförlagda kablar har skyddsavstånd på cirka 10 meter från yttre kabel till ny bebyggelse.

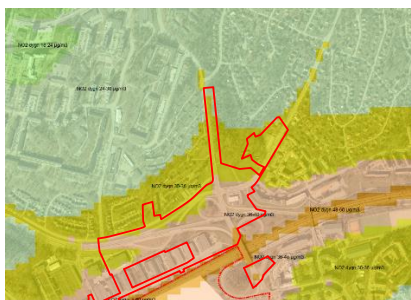
Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsens kartering av potentiella markföroreningar finns en anläggning som har hanterat farligt avfall samt drivmedel inom planområdet. Det kan även ha bedrivits verksamhet, spill eller dumping på platsen som miljöförvaltningen inte känner till, alternativt kan det finnas fyllnadsmassor av varierande sammansättning och ursprung på fastigheten. Länsstyrelsens kartering av potentiella markföroreningar indikerar risk för föroreningar vid befintlig bensinstation vid Slättgårdsvägen och nedlagd bensinstation vid Strömsåtravägen. Det finns risk för spill eller dumping, alternativt fyllnadsmassor av varierande sammansättning och ursprung på fastigheten.

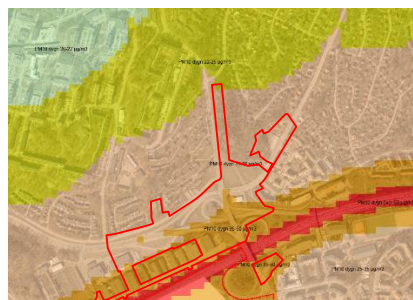
Fördjupade geotekniska undersökningar och miljöteknisk markundersökning krävs för att bestämma föroreningssituationen inom området. Dessa utredningar kommer genomföras inför granskning.

Luft

Miljöförvaltningen kartläggning indikerar att miljökvalitetsnormen för luft klaras inom planområdet. Halten av partiklar PM10 är 35-50 (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av kvävedioxider är 36-48 (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



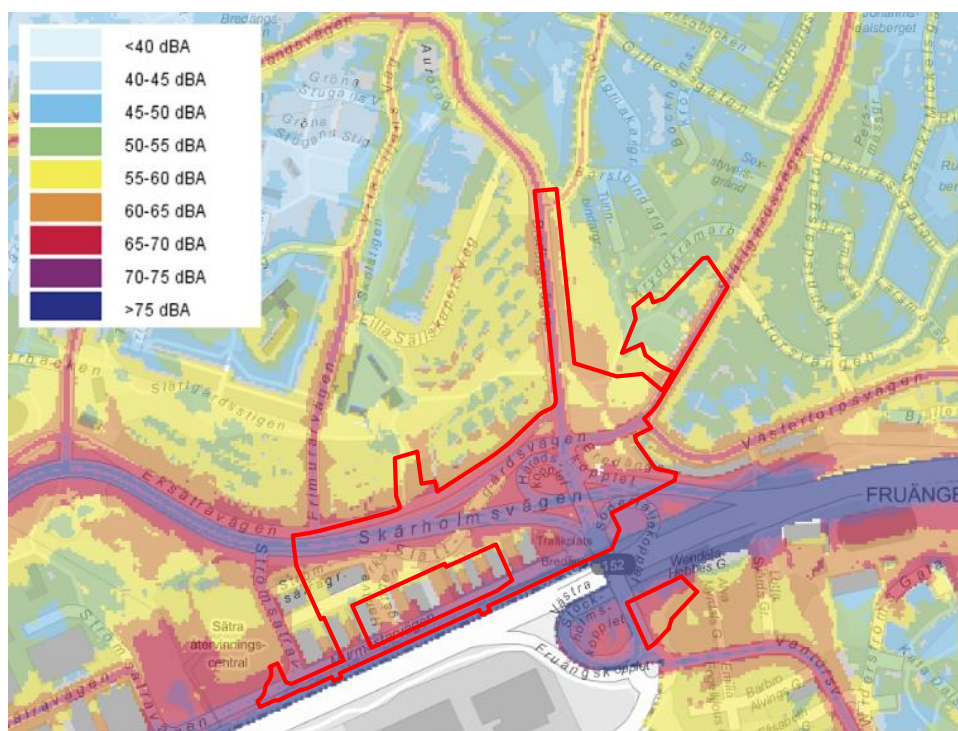
NO₂/dygn. Orange färg redovisar ytor med halter nära gränsvärden.



Pm10/dygn, Röd färg markerar ytor där gränsvärdena överskrids.

Buller

Närheten till Södertäljevägen med mycket höga trafikflöden och trafik på Bredängsvägen, Skärholmsvägen och Slättsgårdsvägen skapar tillsammans en situation inom planområdet med höga till mycket höga bullernivåer. Bullernivåerna inom planområdet ligger i stora delar mellan 60-75 dBA.



*Bullernivåer (dygnsekvivalent nivå), källa Bullerkartan 2012
Miljöförvaltningen Stockholms stad*

Farligt gods

Södertäljevägen är del av det primära vägnätet för farligt gods. En övergripande utredning kring samhällsrisk kopplat till Södertäljevägen och bostäder utmed denna inom Hägersten – Liljeholmens stadsdel är under framtagande och beräknas vara klar under 2017.

Planförslag



Fotomontage övergripande struktur. Illustration EGA/AIM

Planförslaget innebär cirka 1100 bostäder i flerbostadshus om 4-6 våningar med punktvis högre bebyggelse upp till 8 våningar samt lokaler för centrumändamål och utökad handel, skola, förskolor och utbyggda parker. En utgångspunkt för aktuell detaljplan Mälaräng är en ny sammanlänkande stadsbebyggelse som binder samman Bredäng, Mälarhöjden och Västertorp. Mälaräng innebär ett första steg i omvandlingen av Skärholmsvägen från överstor matarled till ett sammanlänkande stadsstråk mellan Bredäng och

Skärholmen. Mälaräng blir tätare än direkt omgivande bebyggelsekvarter och relaterar i täthet till intilliggande Gyllene Ratten på andra sidan Södertäljevägen.

Stadsbyggnadsstrategier

Stadsbyggnadsstrategierna för Fokus Skärholmen har i detaljplanen för Mälaräng tillämpats på följande sätt:

Allsidiga boendemiljöer

Allsidiga boendemiljöer möjliggörs genom en blandad ny stadsbebyggelse med plats för olika upplåtelseformer, bebyggelseskalar och möjlighet till en mer småskalig fastighetsindelning. Särskilda krav på bottenvåningar och incitament för identitetsskapande inslag som växthus på tak och entresolvåningar skapar förutsättningar för en varierad och fantasifull ny årsring. Generösa gårdsrum skapar förutsättningar för bra boendekvaliteter i kvarteren.

Ett promenadvänligt gång- och gatunät

En ny gatustruktur ska skapa bättre kopplingar i stadens cykelnät och öppna upp nya gena och tydliga kopplingar. Dagens storskaliga trafikrum ska ersättas av en trafikstruktur som är mer på stadens villkor där olika transportsätt samsas. De nya gatorna utformas med gatuträd och inslag av öppen dagvattenhantering.

Mångfald av gemensamma rum

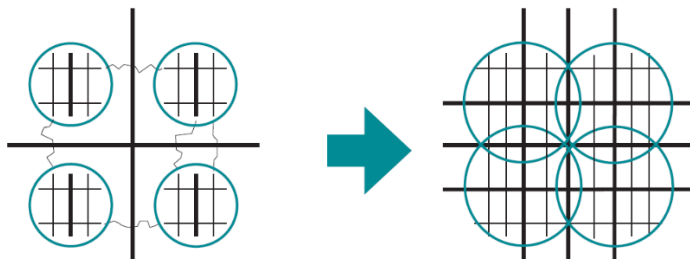
Slättgårdsparken, som är områdets enda publika plats bevaras i sin helhet och utvecklas med nytt innehåll. Parken får en ny funktion som en sammanlänkande park mellan stadsdelarna Bredäng och Mälaräng. Längs med områdets nya gator föreslås en mångfald av små platsbildningar. Med ny handel längs *Hantverksgången* och krav på lokaler i en del bottenvåningar skapas målpunkter längs gatorna.

Lokalt förankrad process

Det behöver finnas möjlighet för boende och aktörer att mötas, påverka och ta plats i den byggda staden. Det kan till exempel ske genom plats för byggemenskaper i byggprocessen, genom ytor för odling på gårdar eller tak och tillgång till lokaler. I Mälaräng planeras en ny skola med lokaler som skulle kunna nyttjas kvällstid. I anslutning till Slättgårdsparken möjliggörs en byggrätt för en fristående gemensamhetslokal.



*Illustrationsplan över planområde med anslutande delar. Illustration
EGA/AIM*



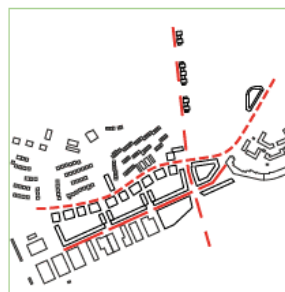
Genom överlappning av lokala och regionala strukturer delar människor från olika stadsdelar oftare samma rum. Det kan öka förutsättningarna för social integration i det offentliga rummet genom gemensamma stråk, målpunkter och förutsättningar för ett robustare och mer varierat serviceunderlag. Illustration Spacescape

Övergripande struktur

Planförslaget innebär en omfattande ombyggnad av den befintliga miljön där Skärholmsvägen föreslås att helt tas bort inom planområdet och ersättas av en breddad och förlängd Murmästarväg och en ombyggd trafikplats med en ny cirkulationsplats närmare Södertäljevägen. Längs verksamhetsområdets norra sida föreslås en ny lokalgata, ”Hanverksgången” som är tänkt att leda under Bredängsvägen via den befintliga planskilda korsningen. *Hantverksgången* föreslås vika av för att visuellt bilda en förlängning av Slättgårdsvägen. Både Bredängsvägen och Eksätravägen är föreslagna att byggas om för att få en mer stadsmässig karaktär med angöringsparkering, träd och cykelbanor. Slättgårdsvägen bildar tillsammans med Eksätravägen och en framtida ombyggd Skärholmsväg ett sammanlänkande huvudstråk mellan Mälarhöjden och Skärholmen, med fokus på gång- och cykel snarare än bil.



Ny gatustruktur frigör yta. Nya huvudstråk med bebyggelsefronter och många mindre gemensamma rum.



En allsidig och varierande bebyggelse kopplad till gaturum med olika karaktär och rytm.



Ett utvecklat grönt nätverk.

Den nya gatustrukturen bildar en ram för fyra nya bebyggelsekvarter. Kvarteren liknar innerstadens kvartersmått i

längd och bredd och 1920-talets generösa storgårdskvarter i gårdarnas rumslighet. Området relaterar även i skala och rumslighet med närliggande Gyllene Ratten i Fruängen och 1960-talskvarteren vid Lilla Sällskapetets väg i Bredäng. Bebyggelsen utformas med en sluten kvartersstruktur mot *Hantverksgången*, Bredängsvägen och Slättgårdsvägen för att möjliggöra privata bullerskyddade gårdsrum. Mot Eksätravägen föreslås en öppnare bebyggelsestruktur med varierade tjocka punkthus.

Mälaräng bildar en ny stadsfront mot Södertäljevägen och ny entré till Mälarhöjden och Bredäng. Vid trafikplatsen möjliggörs för en ny handelsbyggnad. På Bredängsvägens östra sida studeras möjligheten till en byggnad med enkelsidiga lägenheter, delvis under 35 kvm som en skärm mot trafikplatsen. Norra delen av Bredängsvägen kompletteras med ny bebyggelse längs bergspartiet mot Ugglemossevägen. Huvuddelen av berget sparas och blir del av den framtida utvidgade Slättgårdsparken. Norr om Slättens gård vid Slättgårdsvägen föreslås en ny F-9 skola i fyra till fem våningar. Skolan placeras vid befintlig förskola som bli flyttad.

Flera olika offentliga rum med varierande karaktär och storlek planeras för olika målgrupper. Mälaräng kommer att få en avsevärt tätare bebyggelsestruktur än idag vilket ställer krav på att de gemensamma ytor utformas attraktivt och funktionellt.

Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse

Bebyggelsen ska stödja de offentliga rum de omger och utgöra en sammanhållen bebyggelse. Aspekter för att uppnå detta regleras på plankartan. Nedan redovisas gestaltungsprinciper för hela området, uppdelade i bottenvåning, mellanparti och tak.

Bottenvåning

För Mälaräng eftersträvas aktiva bottenvåningar som bidrar till stadslivet. Detaljplanen möjliggör olika sätt att möta gata och tillåter olika typer av användning för att uppnå en variation i gatumiljön. För att säkerställa en lägsta nivå av bostäder och verksamheter, anger plankartan för en del lägen mer specifika bestämmelser för centrumverksamhet, se rubrik *Service*.



Bottenvåningarna i ny bebyggelse spelar en stor roll för att stödja det publika rummet längs gatorna. En medveten hantering av bottenvåningar med en bearbetad gestaltning behövs även på de delar där lokaler inte är möjliga. Konceptbild EGA/AIM

För bottenvåningar mot allmän plats finns en bestämmelse som reglerar dess upplevda höjd i syfte att säkerställa en viss markering av bottenvåningarna i proportion och höjd.

Bottenvåningens upplevda höjd ska vara i genomsnitt minst 4,0 meter över markplanet mot allmän plats

Avseende utformningen bör fasad till bottenvåningar mot allmän plats utformas med särskilt hög arkitektonisk kvalitet avseende gestaltning och materialval.

Huvudentré till bostadshus ska placeras mot gata eller gångfartsgata och ges en omsorgsfull gestaltning. Entré ska även finnas mot gård. Inom planområdet möjliggörs för entresolvåning på bottenvåning om entresolplanet är indraget 4,0 meter in i byggnaden räknat från fasad. Sådant entresolplan räknas inte in i BTA ovan mark. Syftet är att skapa incitament för luftiga bottenvåningar och bokaler.

På flera platser möjliggörs en varierad förgårdsmark vilket regleras genom djupare byggrätter än brukligt. Ytan kan nyttjas till förgårdsmark eller större gårdsyta. Förgårdsmarken möjliggör ett grönt möte mellan bebyggelse och gata med plats för tex dagvattenhantering. Längs Eksätravägen ska byggnader placeras i princip i gräns mot gata (p1). Syftet är att säkerställa gaturummets mått och uttryck.

Mellanparti

I den traditionella stenstaden finns ofta en rytm genom en småskalig fastighetsindelning och variation mellan varje trapphus som tillsammans med en varierad gestaltning skapar intressanta sekvenser. För att undvika långa repetitiva fasader i Mälaräng ska bebyggelsen delas in i gestaltningsmässigt tydligt avskiljbara enheter med en maximal fasadlängd om 60 meter. Bestämmelsen gäller för hela området undantaget byggrätter med markanvändning skola och handel. Med tydligt avskiljbara enheter menas en skillnad i exempelvis karaktär, fönstersättning och kulör som tillsammans synliggör att enheter är ett eget hus och inte en del av en större sammanhängande byggd konstruktion. Fasader bör utföras utan synliga elementskarvar, alternativt ska de ingå som en del i en medveten helhetsgestaltning och utförandet av fasaden som helhet.

Balkong och utkragande byggnadsdel mot allmän plats får kraga ut max 1,0 m från fastighetsgräns. Balkong och utkragande byggnadsdel mot allmän plats ska även placeras med minst 4,0 m fri höjd ovan gata. Bestämmelsen syftar att undvika för stora utkragande byggnadsdelar över allmän plats.

Tak

Detaljplanen reglerar i huvudsak byggnaders byggnadshöjd. Syftet är att reglera en upplevd maximal takfotshöjd för att säkerställa proportioner och skuggförhållanden mot gata och gård samt möjliggöra för solpaneler. Byggnadshöjden möjliggör olika takutformning inom takplanet, dvs en tänkt linje i 45 graders vinkel från den maximala byggnadshöjden. Principen medger exempelvis sadeltak, relativt flacka tak och tydligt indragna takvåningar. Mindre takkupor och liknande får sticka upp över byggnadens takplan utan att det påverkar byggnadshöjden till maximalt 1/3 av takens totala längd. För tekniska utrymmen och anläggningar gäller att dessa ska rymmas inom gestaltad byggnadsvolym, alternativt vara indragna minst 4 meter från fasadliv mot allmän plats.

Icke temperaturreglerad byggnadsdel på tak i transparent material räknas ej in i BTA ovan mark vilket skapar incitament för till exempel växthus på tak.

Färgsättning

Detaljplanen möjliggör en stor variation i gestaltningsuttryck. För att skapa en sammanhållen karaktär och en relation till omgivande bebyggelse i färg och uttryck föreslås i detaljplanen att ny bebyggelse i huvudsak ska uppföras i jordfärgade eller

ljusa dämpade kulörer. Exempel på material är puts, tegel eller omålat trä. Se färgpalett nedan. För skola vid Slättgårdsvägen medges har även en röd kulör studerats.



Exempel på färgskala på platsen idag.

Kvartersmark

Gårdar kringgårdade av bostäder ska uppfattas och kunna användas som i huvudsak gemensamma gårdar. För att undvika ytkrävande hårdgjorda uppställningsytor på gårdar ska bebyggelse utformas så att sophanteringsfordon och brandfordon inte behöver ha tillgång till gårdsytor. I vissa fall möjliggörs för förskola, då reglerar plankartan att förskolegård ska anordnas till en storlek motsvarande 1.3 gånger ytan inomhus. Beräkningen motsvarar en gård på ungefär 10-13 kvm/barn. På gårdar där förskola möjliggörs är tanken att samutnyttjande ska ske så att förskolegården kan användas av övriga boende efter stängning.

För alla markanvisningar som genomförs efter juli 2017 kommer stadens krav kring grönytefaktor att tillämpas, vilket regleras via exploateringsavtal. Syftet med grönytefaktor är att gynna den biologiska mångfalden och dämpa effekten av klimatförändringar genom plats för exempelvis dagvattenhantering samtidigt som plats för utevistelse och lek tillskapas och säkerställs. För att säkerställa möjligheten till vegetation och åtgärder i linje med grönytefaktor på kvartersmark regleras att minst 30% av bostadsgårds konstruktion, om underbyggd, ska tåla minst 0,8 m jorddjup.



Konceptbild gårdrum i storgårdskvarter. Illustration EGA/AIM

Planens generalitet – byggrätter

Detaljplanen möjliggör för olika alternativa bebyggelselösningar. Genom begränsning/reglering av största tillåtna bruttoarea (BTA ovan mark) och högsta byggnadshöjd i kombination med ett större fotavtryck på plankartan än vad bruttoarean och byggnadshöjden medger skapas förutsättningar för variation av byggnadsvolymer. Hanteringen möjliggör för olika byggaktörer att nyttja samma byggrätt på olika sätt, tex tjockare och lägre hus eller högre och smalare inom det definierade spannet.

Totalt medger detaljplanen byggrätter för cirka 110 000 kvadratmeter BTA ovan mark för bostäder och centrumändamål exklusive skola, förskola och handelsbyggnad. Omräknat till antal lägenheter innebär det ungefär 1100 lägenheter baserat på en normalfördelning av lägenhetsstorlekar.

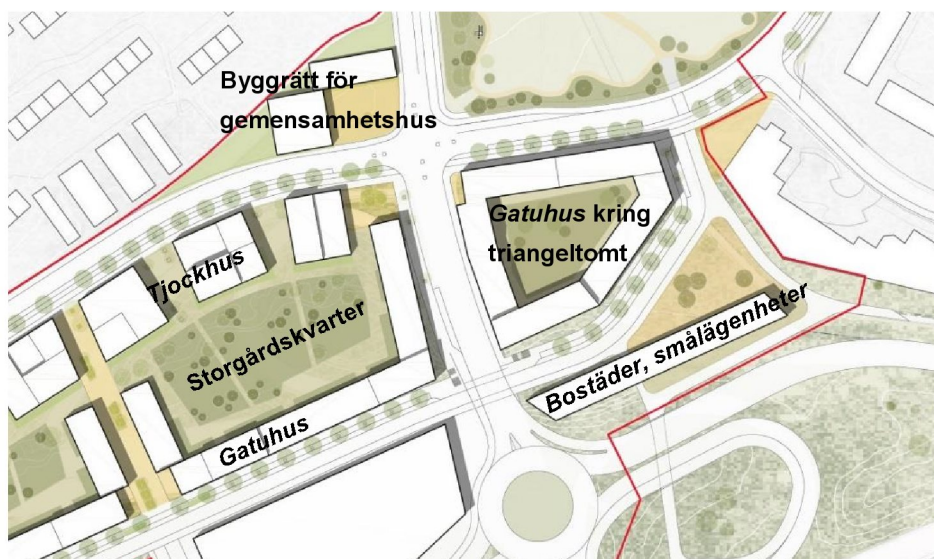


Konceptillustration med generella våningsantal inom planområdet, lägen för krav på lokaler i bottenvåningar och möte mellan bebyggelse och gata. Illustration EGA/AIM

Bebyggelsekaraktärer

Planområdet får två tydliga nya bebyggelsefronter; dels en lugnare och mer sluten bebyggelsefront mot *Hantverksgången*, dels en mer varierande mot Eksätravägen där en serie av hus och öppningar bildar en sekvens.

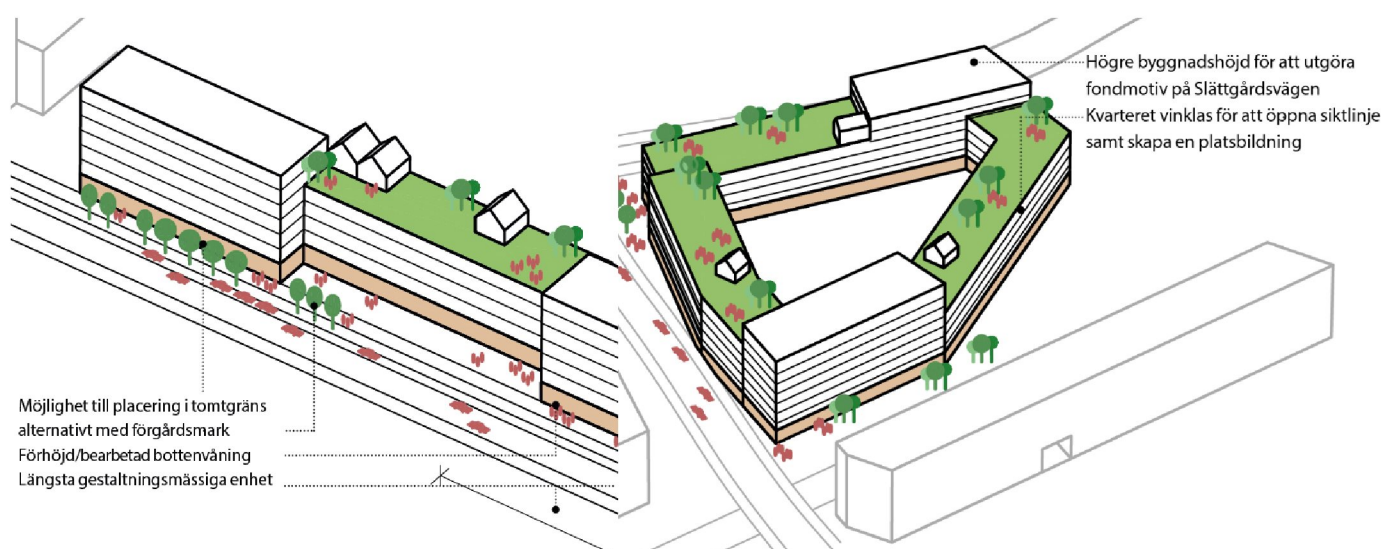
Den föreslagna bebyggelsen inom planområdet kan delas upp i skilda bebyggelsetypologier med olika grundförutsättningar och karaktär. Det gäller *gatuhusen*, *tjockhusen*, och *bergshusen* som återkommer i flera kvarter och beskrivs nedan. Utöver dessa föreslås ett antal byggrätter med specifika förutsättningar. Det gäller skola och förskola, gemensamhetsanläggning, drivmedelsstation samt ny handel mot Murmästarvägen.



Illustrationsplan uppdelning i olika bebyggelsetypologier. Illustration EGA/AIM

Gatuhusen

Den U-formade bebyggelsestrukturen ger förutsättningar för bullerskyddade storgårdskvarter och skapar en gräns mot verksamhetsområdet och omgivande gator. I triangeltomten vid entrén till Mälarhöjden vid Slättgårdsparken föreslås ett helt slutet kvarter. Kvarteret bildar ett fondmotiv sett från Slättgårdsvägens östra del och i kvarteren möjliggörs en högre byggnadsdel. I direkt anslutning mot trafikplatsen möjliggörs för företrädelsevis smålägenheter i ett delvis bullerutsatt läge.



Schematiska diagram gatuhusen och triangeltomten vid Slättgårdsparken. Illustration EGA/AIM

För att undvika långa repetitiva fasader ska bebyggelsen delas in gestaltningsmässigt tydligt avskiljbara enheter med en maximal fasadlängd om 60 meter. För kvarteren föreslås en maximal byggnadshöjd motsvarande fem till sju våningar med undantag för lägen i direkt anslutning till gångfartsgator där en byggnadshöjd motsvarande fyra våningar föreslås. Entréer ska utformas så att kontakt med både gata och gård säkerställs.

Omgivande bullerförutsättningar ställer på många delar av kvarteren krav på genomgående lägenheter med tyst sida mot gård. För att säkerställa bra bullervärden och sammanhängande bebyggelse ska gatuhusen uppföras med ett slutet byggnadssätt utan släpp till nästkommande hus.



Konceptbild Hantverksgången med ny bebyggelse. EGA/AIM

Angöring sker från alla omgivande gator. Cykelparkering ska hanteras inomhus och på kvartersmark. Undantaget är Bredängsvägens östra sida söder om Slättgårdsvägen, där trafiktekniska krav omöjliggör angöring längs med gata. Entréer längs denna gata behöver därför nås tillgängligt från garage eller via loftgång. Bilparkering ska i huvudsak ske genom gemensam parkeringsanläggning vid, under eller intill gatuhus under gårdsmark.

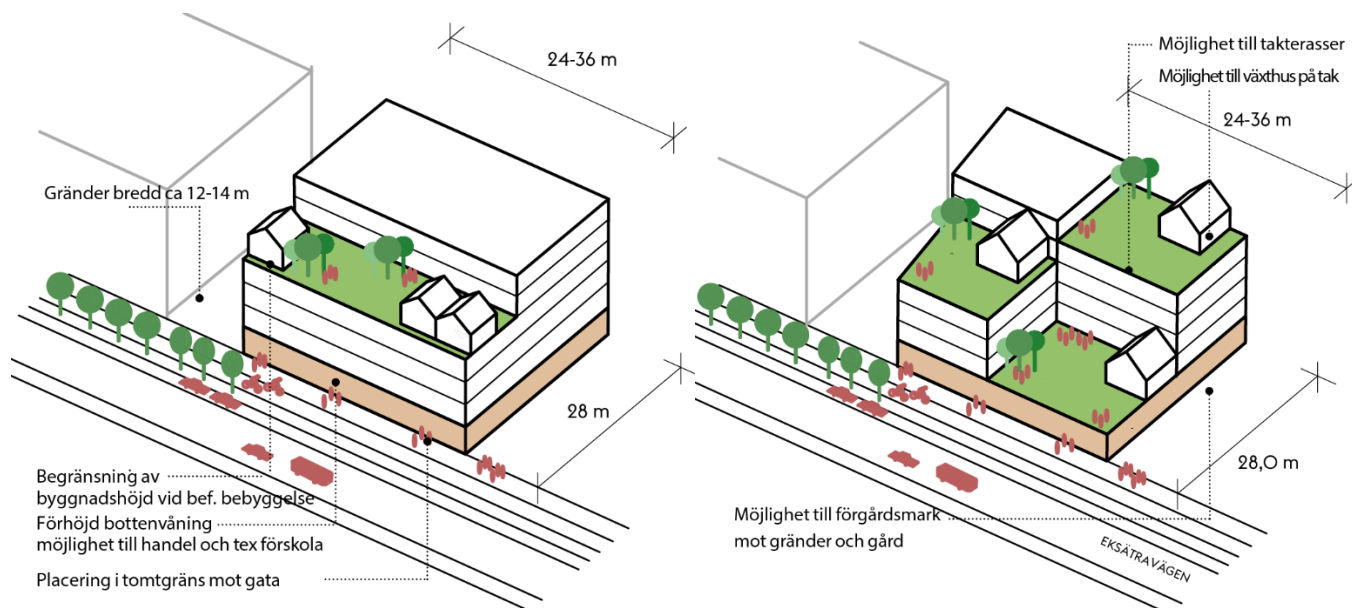
Tjockhusen

Mot Eksätravägen föreslås en öppnare bebyggelsestruktur med tjockare och mer varierade punkthus, så kallade *tjockhus* eller

superblocks. Bebyggelsetypologin är ett mellanting mellan traditionella kvarter och punkthus. Kompakta bebyggelsevolymerna om ca 30x30 meter med tydligt släpp för gränder på kvartersmark mellan byggnaderna skapar en rytm längs gatan med inblickar mot bostadsgårdar, som till viss del relaterar till den mer öppna bebyggelsestrukturen i det anslutande radhusområdet. Bebyggelsen ska placeras i liv med Eksätravägen. För kvarteren föreslås en maximal byggnadshöjd motsvarande sex våningar med undantag för lägen i direkt anslutning till befintliga radhus där en byggnadshöjd motsvarande fyra våningar föreslås. Exploateringstalen för de enskilda kvarteren medger olika alternativa bebyggelselösningar. Byggrätterna möjliggör för ett varierat taklandskap med möjlighet till upphöjda mindre trädgårdar och plats för exempelvis växthus.



Konceptbild tjockhusen mot Eksätravägen. EGA/AIM

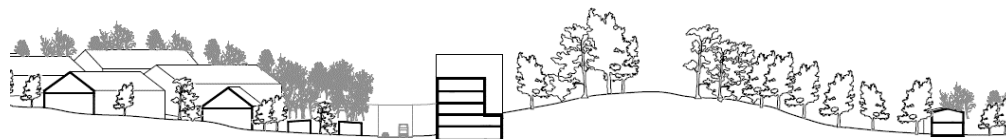


Schematiskt diagram bebyggelseblock med olika möjligheter för volymhanteirng inom samma byggrätt. EGA/AIM

Vid platsbildningen vid den planerade förskolan ställs krav på lokaler. Angöring sker från Eksätravägen och cykelparkering ska hanteras inomhus och i gränderna. Grändernas mått är anpassade för att möjliggöra för uppställning av brandbil. Bilparkering ska i huvudsak ske genom parkeringsköp, alternativt gemensam parkeringsanläggning vid gatuhusen i respektive storgårdskvarter.

Bergshusen

Längs med Bredängsvägen föreslås en serie av kopplade byggnadskroppar. Byggnaderna är placerade för att spara befintligt berg som möter Bredängsvägen med mjuka berghällar. Den nya bebyggelsen föreslås bli placerad tätt intill Bredängsvägen för att spara omgivande natur i stor utsträckning och lättare hantera den dramatiska topografin.



Sektion relationen mellan föreslagen bebyggelse längs Bredängsvägen och omvlgande topografi och bebyggelse. Illustration Varg arkitekter.

Ett förslag med kopplade punkthus har studerats med en maximal byggnadshöjd motsvarande sex till sju våningar på de högre delarna och fyra våningar på de lägre delarna. Byggnadshöjden och takplanet medger ytterligare en tydligt indragen takvåning. Bebyggelsen bör relatera till berget i karaktär och uttryck, till

exempel genom materialval och anslutningar i mark. I syfte att kunna spara omgivande berg behöver gränsen mellan ny bebyggelse och naturmark göras snäv. Bullerförutsättningar ställer krav på huvudsakligen genomgående lägenheter med tyst sida mot naturmark inom.

Angöring och sophantering ska ske vid angöringsfickor längs med Bredängsvägen. Cykelparkering ska hanteras inomhus och på kvartersmark. Bilparkering ska ske genom garage under hus alternativt genom parkeringsköp.



Konceptbild föreslagen bebyggelse längs Bredängsvägen. Illustration Varg arkitekter.

Service

Detaljplanen ger möjlighet att inrätta lokaler för centrumändamål i alla byggrätter för bostäder, och ställer krav på detta i utpekade lägen. Bestämmelse C1 fyller denna funktion.

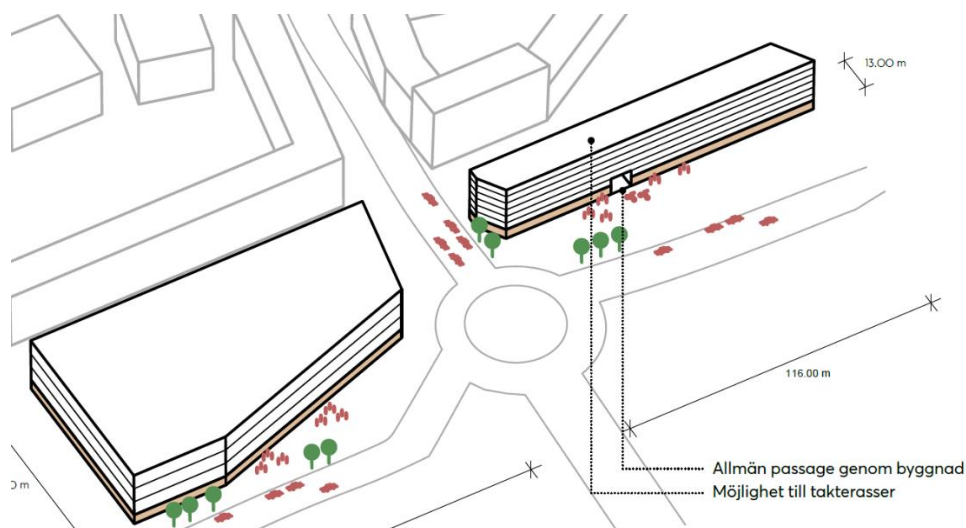
C1: Centrumändamål. Minst 40% av fasadlängd mot allmän gata i bottenvåning ska innehålla lokaler för centrumverksamhet.

Verksamhetsområdet vid Murmästarvägen

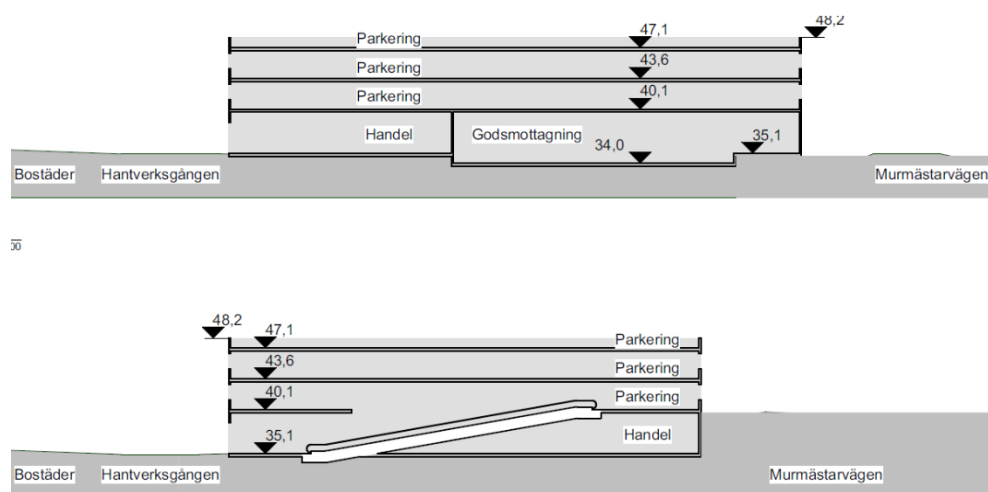
Mellan *Hantverksgången* och Murmästarvägen föreslås utökad handel i en större separat byggnad i flera plan med entré mot *Hantverksgången*. Byggrätten ska möjliggöra för handel, bilservice, kontor och parkering i garage. Lastangöring och entré till garage möjliggörs från en tvärgata mellan *Hantverksgången* och Murmästarvägen.

Mot det storskaliga motorvägsrummet eftersträvas en enkelhet i gestaltningen medan särskilt bottenvåningen mot

Hantverksgången ska gestaltas med ett aktivt möte med en hög bearbetningsnivå. Bebyggelsevolymen är endast översiktligt studerad och kommer bearbetas i fortsatt process. Det översiktligt studerade förslaget innehåller cirka 6600 BTA handel samt cirka 550 parkeringsplatser.



Schematiskt diagram bebyggelsevolymen med handel respektive hus med smålägenheter i gränssnittet mot Bredängs trafikplats. EGA/AIM

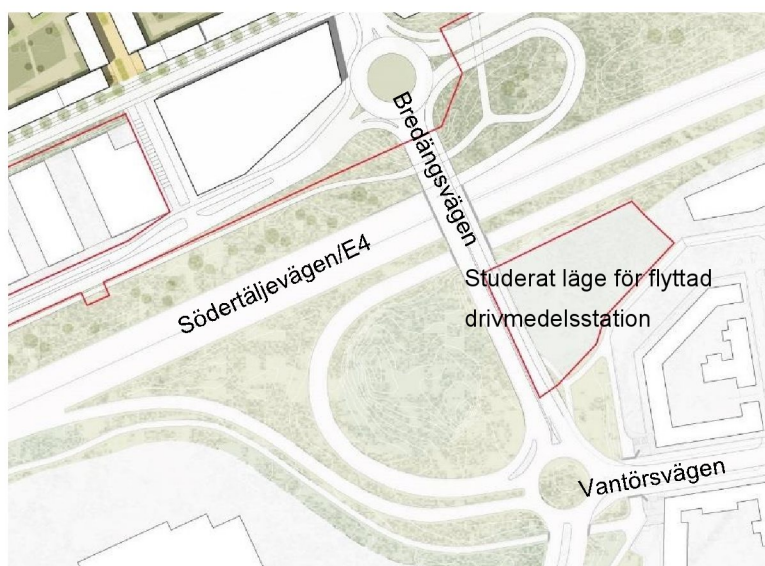


Schematiska sektioner på ny handelsbyggnad med handel i bottenplan, samt parkering och biluppställningsytor för närliggande bilhandel i flera plan. Illustration Ettelva Arkitekter

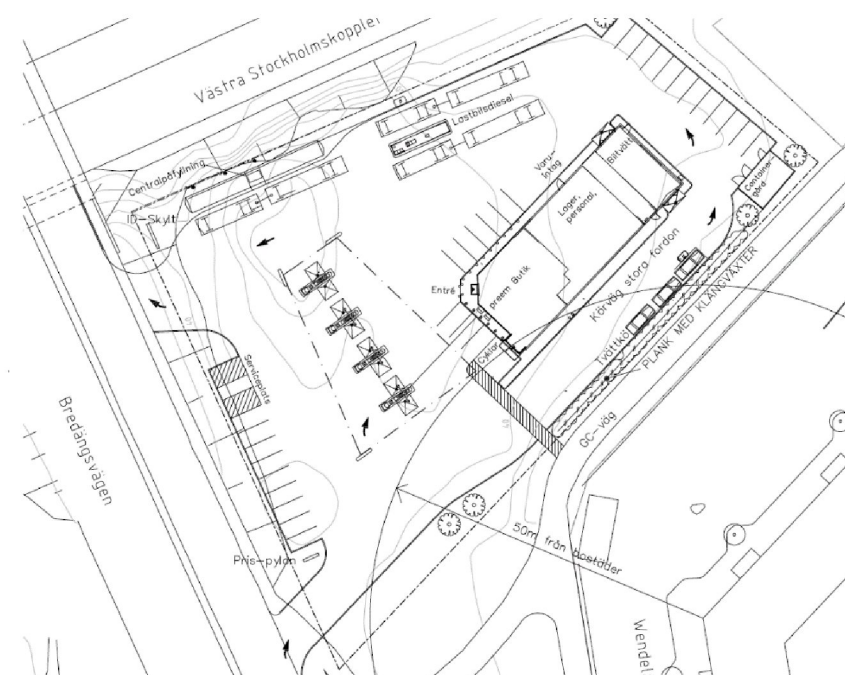
Fastigheten Murmästareämbetet 2 mellan Hantverksgången och Murmästervägen ingår i detaljplanen för Mäläräng. Syftet är att möjliggöra för en breddad användning av befintliga byggnader, från *småindustri ej störande* verksamhet till att även omfatta kontor, lager och handel.

Drivmedelstation

På södra sidan om Bredängs trafikplats utreds nytt läge för flyttad drivmedelsstation på yta som idag utgör park- och naturmark. Drivmedelstationen nås med bil från Bredängsvägen och med gång- och cykel från intilliggande GC-bana. Drivmedelsstationens funktionella utformning är översiktligt studerad och kommer bearbetas i fortsatt process. I studerat förslag är drivmedelspumpar minst 50 meter från närmaste bostadsfasad och centralpåfyllning ca 90 meter från närmaste bostadsfasad.



Illustrationsplan över planområde med anslutande delar. Illustration EGA/AIM



Strukturplan översiktligt studerad drivmedelsstation. Illustration Arkoo Arkitekter.

I korsningen mellan Eksätravägen och Bredängsvägen möjliggörs för en mindre byggrätt för en besöksanläggning i två plan. Byggrätten regleras som (R), besöksanläggning. Exempel på funktioner som ryms inom byggrätten är föreningslokaler och byggnader för kulturella aktiviteter. Byggrätten är inför samråd endast översiktligt studerad och det finns ingen utpekad huvudman för byggrätten.

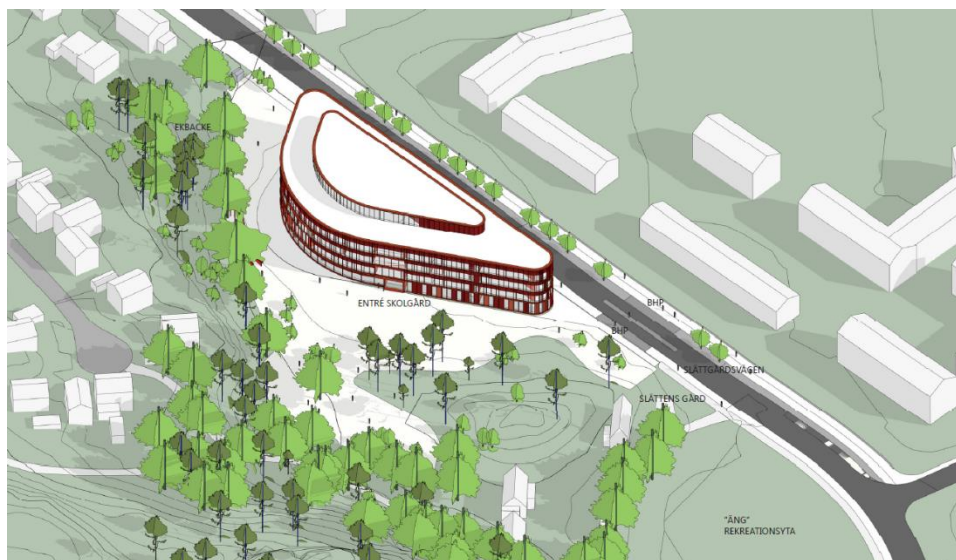
Skola

Norr om Slättens gård vid Slättens förskola föreslås en ny f-9 skola med plats för 900 elever i en byggnad på totalt cirka 12000 kvm BTA ovan mark. Det studerade områdets centrala delar, mot Slättgårdsvägen, är relativt plan och med få träd. Runt denna plana yta reser sig terrängen och övergår i en mer kuperad naturmarkssluttning med fullvuxna träd, främst tall och ek. I söder mer tall och i norr mer ek. En ekbacke med många äldre ekar i norr avskärmar tomten från intilliggande villaområde.



Illustrationsplan på placering av skola och översiktliga principer för möjlig utformning av skolgård. Illustration Tengbom

Ambitionen är att bevara platsens parkkaraktär och kopplingarna till intilliggande naturmark. Så mycket som möjligt av den befintliga vegetationen och den kuperade terrängen föreslås bli bevarad. Naturmarken blir en förlängning av skolgården, som i sin tur utformas som en del av naturmarken. Det bidrar till att skapa en varierad och karaktärsfull skolgård. På skolgården ges plats för lek av olika slag, vistelse samt ytor för flexibel användning. Skolgårdens friyta kompletteras av tillgången till naturmarken intill. Naturmarken kommer att kunna användas för mer ytkrävande lek och kanske som samlingsplats för pedagogisk verksamhet. Skolgården är tänkt att vara tillgänglig för allmänheten efter skoltid. Skolgårdsytan medger en skolgård på cirka 13 kvm/barn baserat på 900 elever.



Diagrammatiskt perspektiv placering av skola i relation till omgivande bebyggelse och vegetaion. Illustration Tengbom

Det studerade utformningsförslaget grundas i ett gestaltat möte mellan naturmark och byggnad. Förslaget låter platsens vegetation och topografi forma den yttre konturen, där byggnaden får en triangelformad ytterkontur med. Formen är anpassad för att minimera påverkan på omgivande naturvärden, ge bra förutsättningar för samlade undervisningsytor och ett relativt stort avstånd till både närliggande villor och kulturbyggnader vid Slättens gård.

En målsättning är att byggnaden ska signalera en mjukhet och att skolan ska få en egen avslutad form mellan villabebyggelse i norr och Slättens gård i söder. Byggnaden placeras tätt intill Slättgårdsvägen för att spara på skolgårdsyta och etablerar på så sätt en mer urban situation mot gatan.



Sektion som visar skolan i relation till Slättgårdsvägen och omgivande topografi och bebyggelse. Illustration Tengbom

Huvudentréer planeras både mot Slättgårdsvägen och mot skolgården. Slättgårdsvägen behöver omgestaltas för att påbjuda sänkta hastigheter och tillföras ett trafiksäkert övergångsställe vid skolan. Längs vägen planeras också en särskild lastficka för transporter till och från skolan. Det framtagna bebyggelseförslaget i röd kulör relaterar i färg till befintliga förskolor och Slättens gård.



Konceptbild föreslagen bebyggelse sedd från Slättgårdsvägen. Illustration Tengbom

För befintlig förskola studeras alternativa nya lägen inom Mälarhöjden – Fruängen, främst genom utbyggnad av befintliga närliggande förskolor. Dessa delar kommer att hanteras i separata detaljplaneprocesser. En utbyggnad av skola vid Slättgårdsvägen finns med i utbildningsförvaltningens långsiktiga plan men exakt genomförandedatum är i dagsläget osäkert.

Förskola

Inom kvarteret Konstnäreringen vid Eksätravägen föreslås läge för ny förskola inom fastighet där det tidigare funnits en mindre

barnstuga. För att hantera nivåskillnader och bevara så mycket som möjligt av den karaktärsfulla naturmarken föreslås en suterrängbyggnad i tre plan placerad intill Eksätravägen med entré både mot gata och mot park i olika plan. Förskolebyggnaden relaterar i skala och karaktär med omkringliggande befintlig bebyggelse.



Placering av förskola intill Eksätravägen möjliggör en samlad förskolegård norr om byggnaden. Illustration EGA/AIM



Schematisk illustration förskola, naturmark och befintliga radhus. Illustration Cedervall Arkitekter

Tomten ska säkerställa möjligheten att skapa en varierad och pedagogisk skolgård. Förskoleytan medger en gård på cirka 22 kvm/barn baserat på 8 avdelningar. Gård behöver studeras vidare avseende hantering av topografi och möte mot befintliga radhus under planprocessen.

Tillgänglighet

Allmänna platser ska utformas tillgängliga. Angöring sker vid angöringsplatser längs med gator och avstånd mellan angöring och framtida entréer har säkerställts så att dessa inte överstiger de krav som ställs i Boverkets byggregler (BBR). Undantaget är delar av kvarteret öster om Bredängsvägen där trafiktekniska krav omöjliggör angöring längs gata mellan Bredängs trafikplats och Slättgårdsvägen. För att klara tillgänglighetskrav till bostäder på denna del krävs särskilda utformningslösningar, exempelvis interna korridorer med entréer från intilliggande gator.

Parker och platsbildningar

Parker

Befintliga gröna kvalitéer i form av Slättgårdsparken och intilliggande naturområden ska utvecklas för att bli värdefulla tillgångar för den tillkommande och befintliga bebyggelsen. Slättgårdsparken föreslås få en ny gestaltning och nya funktioner, som lek och blomprakt. Parken kompletteras med gångstråk som gör det möjligt att strosa och vistas i parken på ett mer tillgängligt sätt än idag. Parken är idag bullerstörd men ny bebyggelse i kombination med entrémurar möjliggör en betydligt förbättrad bullersituation.



*Strukturskiss utvecklad park med nya träd, gångvägar och lek.
Illustration Landskapslaget.*

Vistelsegator och mindre platsbildningar

De nya gatorna föreslås gestaltas på ett samordnat sätt vad gäller stadsgrönska, markbeläggning, gatumöbler och belysning.

Dagvattenhantering föreslås integreras i gatornas utformning i form av sammanhängande skelettjordar som bidrar till att fördröja regnvatten. Längs framförallt *Hantverksgången* föreslås en serie av mindre platsbildningar i korsningspunkter som bidrar till variation och ett band av små offentliga platser.

De korta tvärgående stråken mellan Eksätravägen och *Hantverksgången* utformas som gångfartsområden med en gemensam markbeläggning, inslag av träd och möblering. På dessa gator föreslås inga trottoarer eller angivna körytor utan gatorna fungerar mer som en plats än en korridor för rörelse. Gångfartsområdena utgör ett gent stråk mellan målpunkter i Bredäng och verksamhetsmiljön söder om Mälaräng. De är också viktiga för att barn inom bostadskvarteren tryggt och enkelt ska kunna röra sig mellan kvarteren och omgivande bostadsområden, parker och skola. Dessa gator planläggs som GÅNGFARTSOMRÅDE.

Mötesplatser med sittmöbler, lekfulla och identitetsgivande inslag.

Inslag av träd och planteringar som ger lummighet, ekologiska mervärden.

Begränsad framkomlighet för fordonstrafik för att skapa trygga och lugna vistelsemiljöer.



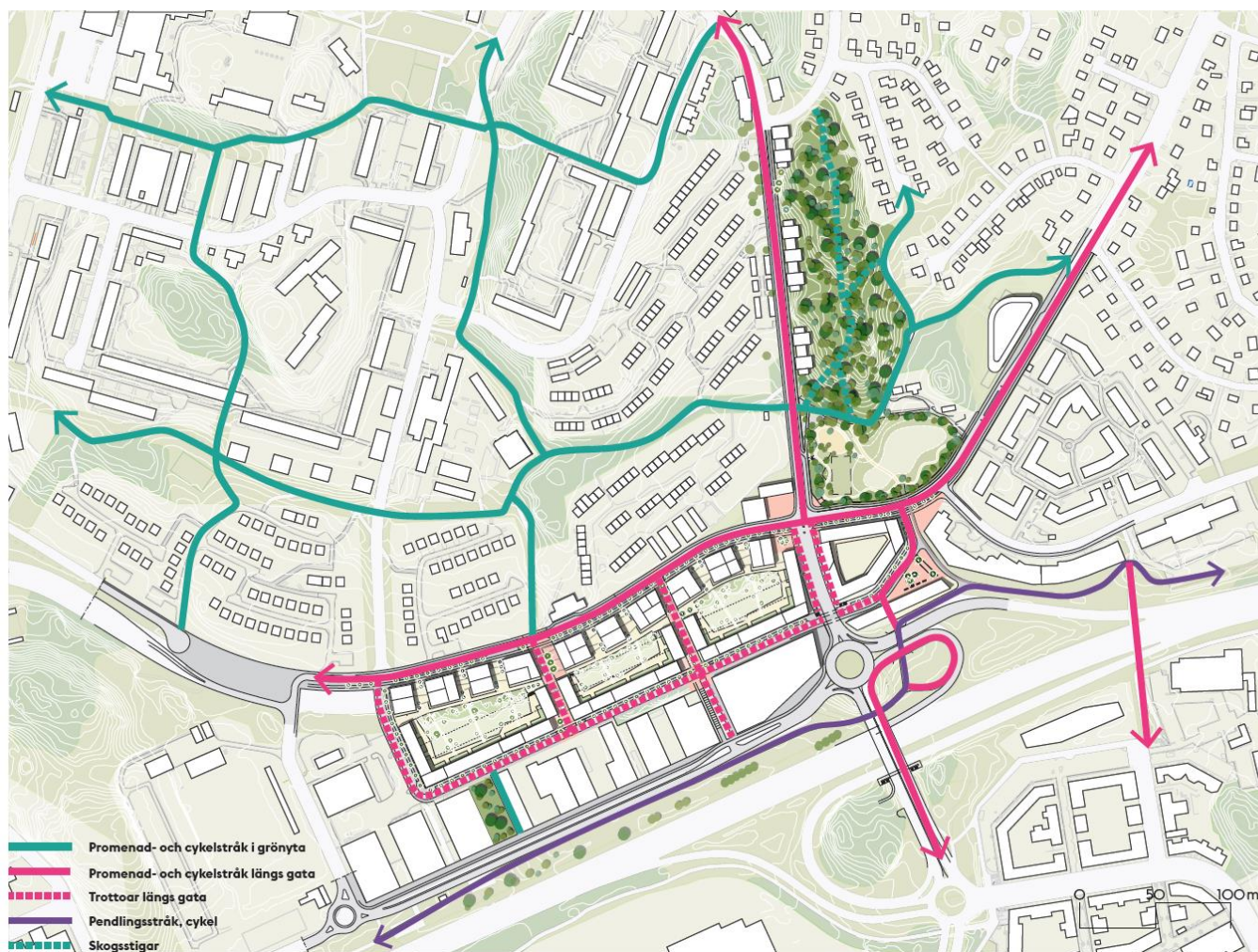
Strukturskiss gångfartsområde. Illustration Landskapslaget.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen för Mälaräng möjliggör ombyggnad av det regionala cykelstråket som löper parallellt med Södertäljevägen i syfte att skapa ett genare och sammanhängande cykelstråk. Nya

cykelbanor planeras även längs Eksätravägen och Bredängsvägen. Den befintliga gång- och cykeltunneln under Slättgårdsvägen föreslås utgå till förmån för en hastighetssäkrad passage i gatunivå. Längs Slättgårdsvägen föreslås dubbelriktade cykelbanor på båda sidor fram till den planerade nya skolan. Befintlig gångväg mellan befintliga förskolor vid Slättgårdsvägen utgår till förmån för en större samlad skolgårdsyta.



Föreslagna gång och cykelkopplingar i området. Illustration Landskapslaget.

Kollektivtrafik

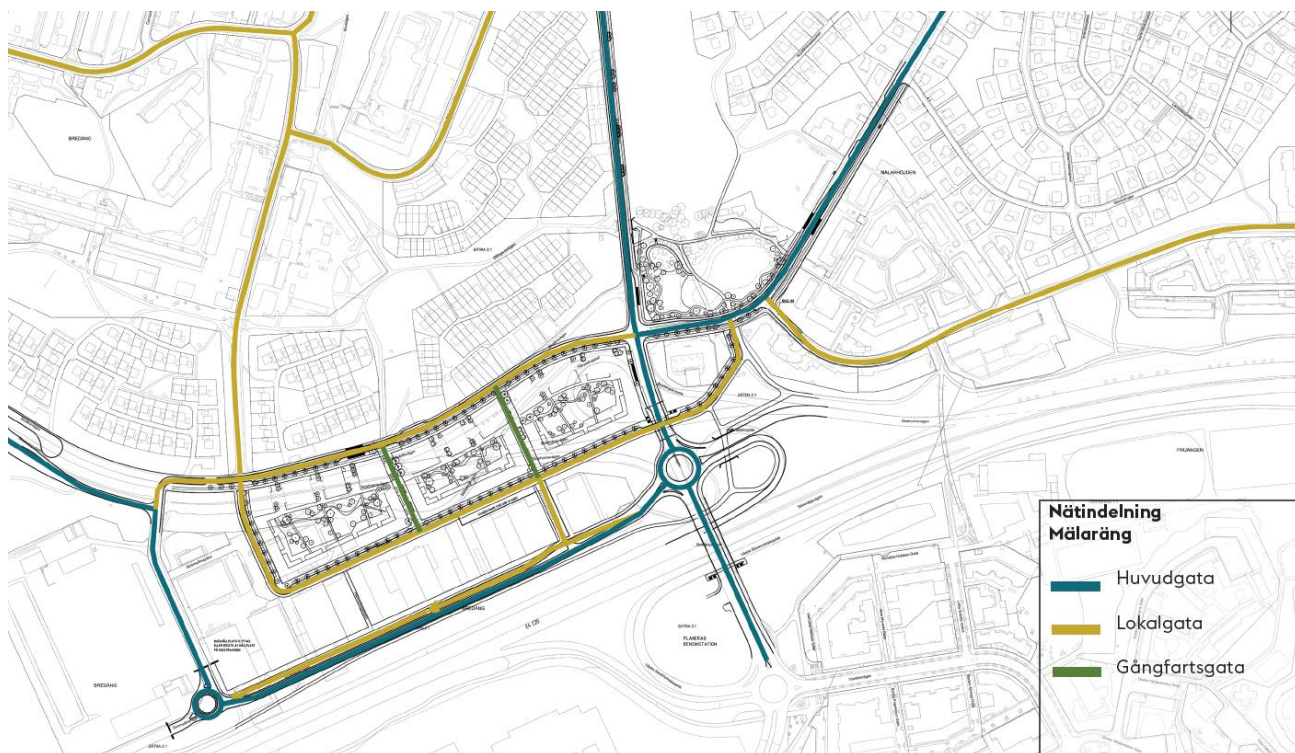
Lokalt föreslås nya lägen för hållplatser. De nya hållplatslägena är placerade för att säkerställa att alla bostäder har god tillgång till kollektivtrafik. Detaljplaneområdet försörjs innan Spårväg Syd genomförs av lokalbussar som matar till tunnelbana i Mälarhöjden, Bredäng och Fruängen samt pendeltåg i Älvsjö.

Ett hållplatsläge för Spårväg syd studeras inom arbetet med spårvägen vid det som idag är Skärholmsvägen, direkt väster som

Strömsätravägen. Spårväg syd blir en snabb och kapacitetsstark koppling till Skärholmen, Fruängens tunnelbana och Älvsjö centrum. Spårvägen förbättrar Mälärängs kollektivtrafikläge avsevärt då direktkoppling till röda linjens båda grenar skapas.

Gatunät

Planen innebär en förändrad gatustruktur som både möjliggör god tillgänglighet för olika trafikslag och ny blandad stadsbebyggelse. Planområdets direkta anslutning till Södertäljevägen påverkar nuvarande på- och avfarter till motorvägen och ställer särskilda krav på att struktur och stadsrum utformas för att klara nuvarande och prognostiserade trafikflöden.

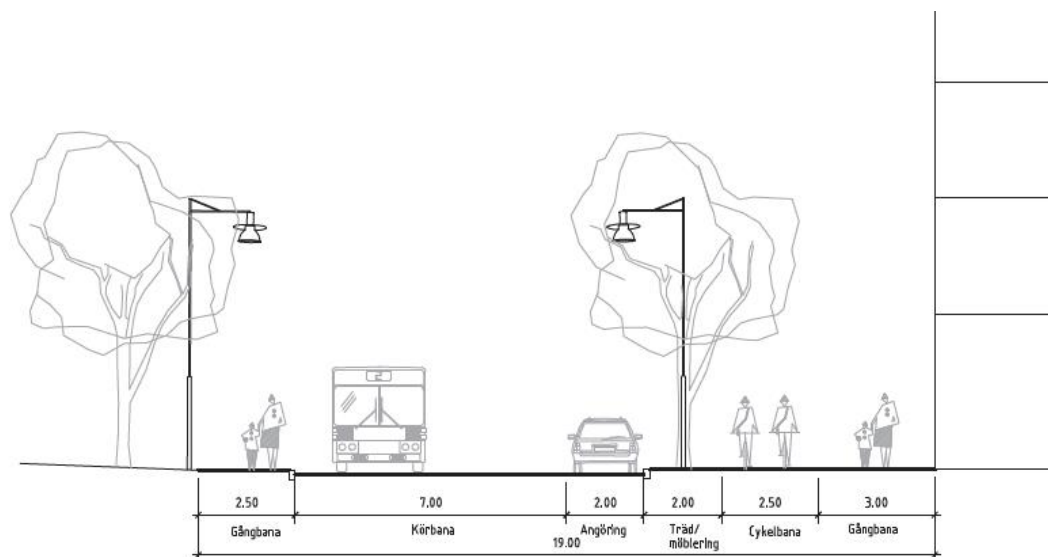


Föreslaget gatunät för biltrafik i området. Illustration Tyréns.

Biltrafik

Skärholmsvägen ersätts av Murmästarvägen och till viss del Eksätravägen samt en ny lokalgata (redovisas som en förlängning av befintliga *Hantverksgången* kartor). Murmästarvägen blir den nya huvudgatan för av- och påfartstrafik till och från trafikplatsen. Den får en separerad utformning med få utfarter och övergångsställen. Med god framkomlighet på Murmästarvägen kan trafik ledas bort från Eksätravägen som får karaktär av lokalgata. Angöring till befintlig verksamhet längs Murmästarvägen föreslås ske via en ny parallell lokalgata. Denna enkelriktas västerut till en ny cirkulationsplats vid Strömsätravägen. Strömsätravägen kopplas till den befintliga

Skärholmsvägen. Utformning är under utredning och slutgiltig lösning är beroende av Spårväg syds planerade dragning. Vid en framtida utbyggnad av Spårväg syd kommer troligtvis Skärholmsvägen att byggas om för att möjliggöra för en fortsatt utbyggnad av bostäder och andra verksamheter i en mer stadsmässig struktur. I tidigare framtagna trafikutredningar studeras även alternativ med en förlängnings av Murmästarvägen till Sättra. En konsekvens av det redovisade förslaget är ett mindre intrång på fastigheten Bredäng 1:2 för utbyggnad av ny cirkulationsplan vid korsningen Strömsättravägen – Murmästarvägen.



Sektion Eksättravägen / Slättgårdsvägen



Planutsnitt Eksättravägen / Slättgårdsvägen

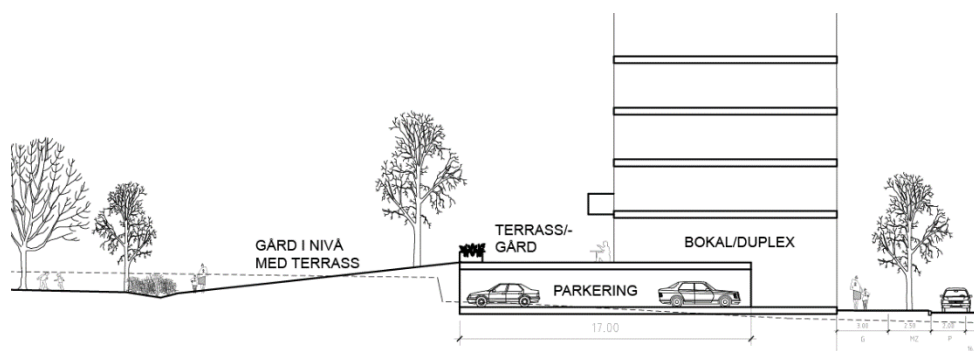
*Exempel typsektion ombyggd Eksättraväg. Illustration
Tyréns/Landskapslaget.*

Parkering

Lägesbaserat parkeringstal för bil är 0,48 platser per lägenhet baserat på en normallägenhet. Enligt stadens riktlinjer för parkering medges en anpassning av parkeringstalet med hänsyn

till lägenhetsstorlek och parkeringstalet kan sänkas genom mobilitetsåtgärder. Förslag på åtgärder redovisas i *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad*. För så kallade ungdomsbostäder, dvs smålägenheter under 35 kvm ungdomsbostäder upplåtna som hyresrätter gäller endast krav på parkeringsplats för funktionsnedsatta.

Parkering för bil ska i huvudsak ske i garage. För storgårdskvarteren ska parkering hanteras i huvudsak i garage under gård inom kvarteret enligt principillustration nedan eller genom parkeringsköp. Detaljplanen medger att särskilda garagefastigheter kan bildas.



Principillustration på halvt nedsänkt garage helt eller delvis under gård. Illustration EGA/AIM

Dagens utformning av Murmästarvägen innehåller stora ytor för parkering samt möjlighet till lastning/lossning till bilverksamhet i området direkt från lokalgata. Den planerade Murmästarvägen med ny enkelriktad lokalgata utformas för att möjliggöra både för lasttransporter och för viss parkering men i mer begränsad utbredning än idag. Längs med Murmästarvägens separata lokalgata, Eksätravägen och *Hantverksgången* kommer det finnas plats för angöring och besöksparkering till verksamheter i området. I angöringszonerna kan plats för handikapparkering för boende tillskapas vid behov. Totalt sett innebär detaljplanen en viss ökning av antalet parkeringsplatser på gatumark i planområdet.

I planarbetet studeras även om bilpoolsplatser kan placeras på gatumark för att säkerställa lättåtkomliga och robusta mobilitetstjänster inom området.

Cykelparkering

Utformning, placering och antal cykelparkeringar per fastighet ska följa stadens riktlinjer som finns i *PM Parkeringstal Fokus*

Skärholmen. För bostäder bör parkeringstalet vara mellan 2,5-4,0 platser per 100 BTA. Studentbostäder har parkeringstalet 1,5 platser per lägenhet för lägenheter som är mindre än 35 kvm, för större lägenheter är parkeringstalet 2,5 platser per lägenhet. Cykelparkeringar inomhus bör planeras lättillgängligt från gata.

För den nya skolan är översiktliga utgångspunkten 200 cykelparkeringsplatser i anslutning till skolan. Behov av antal cykelparkeringsplatser för skola varierar beroende på skolans upptagningsområdes storlek vilket inte är studerat än.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Den nya bebyggelsen kommer anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet.

Dagvatten

Stockholm Stad har tillsammans med Stockholm Vatten en åtgärdsnivå för dagvatten vid ny- och ombyggnation för att nå miljö kvalitetsnormerna för stadens vatten. Åtgärdsnivån innebär att vatten från hårdgjorda ytor ska ledas till dagvattenanläggningar som ska kunna fördröja motsvarande 20 mm, vilket innebär att över 90% av årsmedelnederbörden kan fördröjas och renas. Åtgärdsnivån är framtagen för att inte påverka gällande status i stadens vattenförekomster eller minska möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Kravet innebär att det ska anläggas tillräckligt med dagvattenanläggningar för att områdets dagvattenrecipient inte ska försämrats avseende någon parameter i statusklassningen enligt miljö kvalitetsnormerna. Kravet kvantifieras i att föroreningsbelastningen i kg per år ej får öka efter exploateringen jämfört med föroreningsbelastningen i kg per år före exploateringen.

Flödesberäkningar har utförts för ett medelår, för ett regn med en återkomsttid på två år samt för ett regn med en återkomsttid på 10 år. För det dimensionerande 10-årsregnet efter exploatering (planförslag) har intensiteten räknats upp med en klimatfaktor på 1,25 och varaktigheten har valts till 10 minuter (rinntiden). Med fördröjning beräknas föroreningshalterna markant minska för samtliga studerade ämnen. Beräkningarna avser hela planområdet och omfattar både allmän mark och kvartersmark.

För allmän plats föreslås fördröjande åtgärder i form av sammanhängande skelettjord tillsammans med gatuträd samt delvis nedsänkta växtbäddar med möjlighet att fördröja ytligt. Översvämningssytor i parkmark i form av skålade gräsytor kan fördröja större mängder vatten och avrinningsvägar skapas för att kunna leda vatten till översvämningssytor vid större regn.

För kvartersmark gäller följande:

- Dagvatten från hårdgjorda ytor ska inte kopplas direkt till allmänna dagvattenanläggningen utan fördröjning och rening innan förbindelsepunkt
- Lokalhöjdsättning utformas så att dagvatten inte skadar omkringliggande byggnader och viktiga samhällsobjekt vid kraftig nederbörd
- Den lokala dagvattenhanteringen ska dimensioneras enligt Stockholm stads riktlinjer för dagvattenhantering, Åtgärdsnivå vid ny- och ombyggnation.
- Dagvatten ska om möjligt användas så för bevattning på gårdar
- För att säkerställa möjligheten till åtgärder i linje med grönytefaktor på kvartersmark och dagvattenstrategin regleras att minst 30% av bostadsgård, om underbyggd, ska klara minst 0,8 m jorddjup.
- Anlagda dagvattenanläggningar ska ha skötselinstruktioner

El/Tele

Den nya bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet och el- och teleledningar i området. Nytt läge för en till två elnätstationer är identifierat i eller intill den planerade handelsbyggnaden centralt i området. Befintliga elnätstationer längs med Slättgårdsvägen och Murmästarvägen föreslås bli bekräftade genom att detaljplanen reglerar dessa som byggrätter.

Avfallshantering

I området utreds stationär sopsug för tre fraktioner. Övriga fraktioner samordnas i miljörum på kvartersmark. Terminal för sopsug föreslås i ett läge väster om Frimuravägens förlängning i områdets västra del. Placeringen är anpassad för att även kunna försörja eventuella framtida etapper med bostäder längs med Skärholmsvägen. På gårdsyta söder om *tjockhusen* finns ett genomgående u-område för att möjliggöra för ledning till sopsug. Placeringen möjliggör anslutande sopnedkast inom 25-50 meter från bostadsentréer på gård.

Det är ännu inte utrett om hela den planerade bebyggelsen kan anslutas till sopsugsanläggning. För nedgrävda kasuner med maskinell hämtning gäller att endast nedkast medges ovan mark. Syftet är att minimera dess visuella påverkan i gaturummet.

Räddningstjänst

Räddningstjänst kan ta sig fram till samtliga bostadsentréer via befintliga och föreslagna allmänna gator och gångfartsgator.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Naturmiljö

Planförslaget innebär att ett antal träd tas ned varav några medelstora ekar, framförallt längs med Bredängsvägen norr om Slättgårdsparken och söder om Södertäljevägen.

Naturmarkskullen vid Bredängsvägen kommer påverkas av sprängning för ny bebyggelse. Val av metod för sprängning och/eller skärning av berg är viktig för att säkerställa en minimering av ingreppet. Planerad skolgård och förskolegård kan innebära ökat slitage som påverkar befintliga naturmiljöer.

Luft

Miljöförvaltningen bedömer inte att föreslagen byggnation på platsen kommer att medföra att miljökvalitetsnormerna för luft och partiklar överskrids inom planområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

På plankartan finns under rubriken ”Upplysningar” information om vattenskyddsområdet, där det framgår att hanteringen av dagvatten ska ske i enlighet med skyddsföreskrifterna på ett sätt som inte medför förorening av Mälarens vatten.

Dagvattnet ska fördröjas och tas hand om inom planområdet i enlighet med dagvattenstrategin innan det leds till den intilliggande dagvattentunneln. Planförslaget är utformat så att det är möjligt att med dagvattenlösningar på allmän mark och kvartersmark nå de uppsatta målen i dagvattenstrategin.

Planförslaget bedöms svagt positivt påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen tillförs i mindre omfattning än i dagsläget. Byggaktören får inte genom val av byggmaterial förorena dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter.

Landskapsbild/ stadsbild

Den föreslagna strukturen innebär stor förändring av platsen och flyttar den upplevda entrén till Bredäng och Mälarhöjden närmare Södertäljevägen. Genom att en ny samlad bebyggelsefront skapas som en brygga mellan Södertäljevägens motorvägslandskap och det mer småskaliga stadsrummen kring Eksättravägen och Slättgårdsvägen skapas förutsättningar för förbättrade upplevda kopplingar mellan Mälarhöjden/Västertorp och Bredäng. De nya kopplande gatorna mellan stadsdelarna rör sig hela tiden inom bebyggda stadsrum, skilda från motorvägslandskapets bilorienterade stadsrum.

Den karakteristiska vyn från Bredängs trafikplats med trappande radhus som följer topografin med telefontornet i fonden av Bredängsvägen kommer vara fortsatt synligt, dock från mer begränsade vinklar än idag.

Den föreslagna bebyggelsen innebär en skalförskjutning i förhållande till omgivande radhus, befintliga villor och industribyggnader och kommer påverka utsikt från vissa bostäder. Från att ha vid utsikt mot trafikytor och impedimentmark innebär förslaget en mer begränsad utsikt mot stadsrum med tätare bebyggelse. De föreslagna relativt resliga *bergshusen* innebär en kontrast gentemot närliggande radhus garagelängor på motstående sida av Bredängsvägen. På grund av naturmarkskullens dramatiska topografi får bergshusen cirka två våningar lägre upplevd höjd från kullens topp.

Skolans placering och volym har en viss påverkan på upplevelsen av Slättens gård från Slättgårdsvägen, framförallt vintertid när omgivande träd är avlövnade.

Den föreslagna placeringen av drivmedelstationen innebär att befintliga träd behöver tas ner och skapar ett mer hårdgjort möte mellan Södertäljevägen och bostadsbebyggelse inom Gyllene Ratten. Fortsatta studier av drivmedelsstationens gestaltning är viktigt för att säkerställa bra helhetsgestaltning.

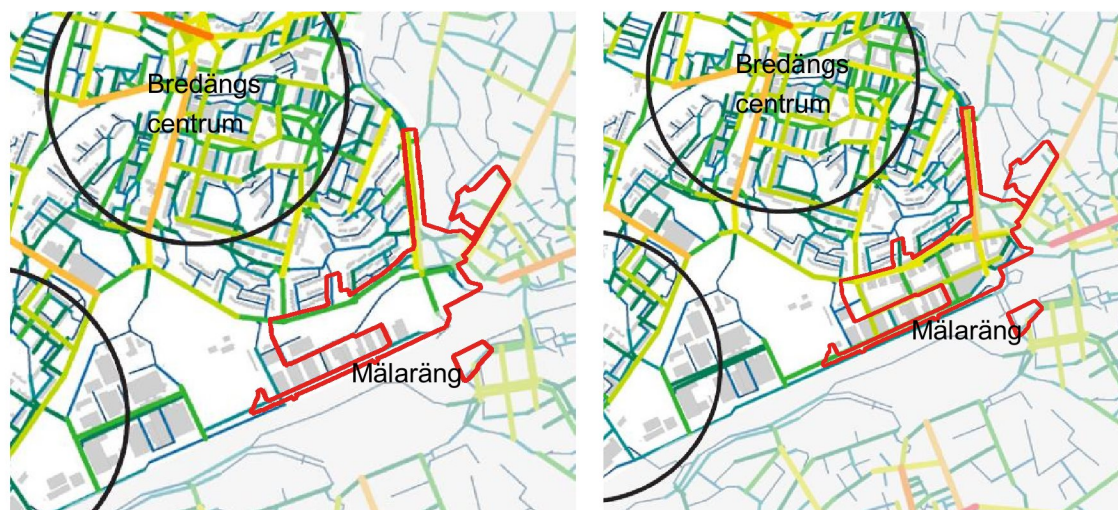
Stadsstruktur och stadsqualité

En stadsqualitetsanalys har tagits fram för samtliga pågående planeringsprojekt i Skärholmens stadsdelsnämndsområde (SpaceScape 2017). Analysen visar på en övergripande struktur nivå de sammantagna konsekvenserna för pågående och planerade projekt kring frågor som stadsqualité, rumslig struktur och möjligheten till ett mer hållbart transportsystem.

Detaljplanen för Mälaräng ligger inom ett område som tidigare präglats av mycket svaga rumsliga samband i gatunätet och mellan stadsdelarna. Planområdet ligger också i ett närområde som kännetecknas av en låg täthet (både boende och arbetande). Till stor del beror det på närliggande radhusområdets låga täthet och de extensiva trafikytor som finns kring Södertäljevägen.

Den föreslagna strukturen innebär avsevärda förbättringar i bland annat i lokal rumsintegration, vilket syftar på stadsrummets upplevda närhet. Planförslaget innebär också en betydligt högre befolkningstäthet än idag, framförallt med en ökning av nattbefolkningen.

Den uppskattade framtida befolkningstätheten är dock troligtvis för låg för att möjliggöra ett större och mer varierat utbud av handel. Analysen tar dock inte hänsyn till spridningseffekten som bilorienterad handel intill Södertäljevägen kan ge. Framtida möjlig bebyggelseutveckling i Västertorp/Mälarhöjden och längs Skärholmsvägen mot Sättra kan också delvis förändra situationen.

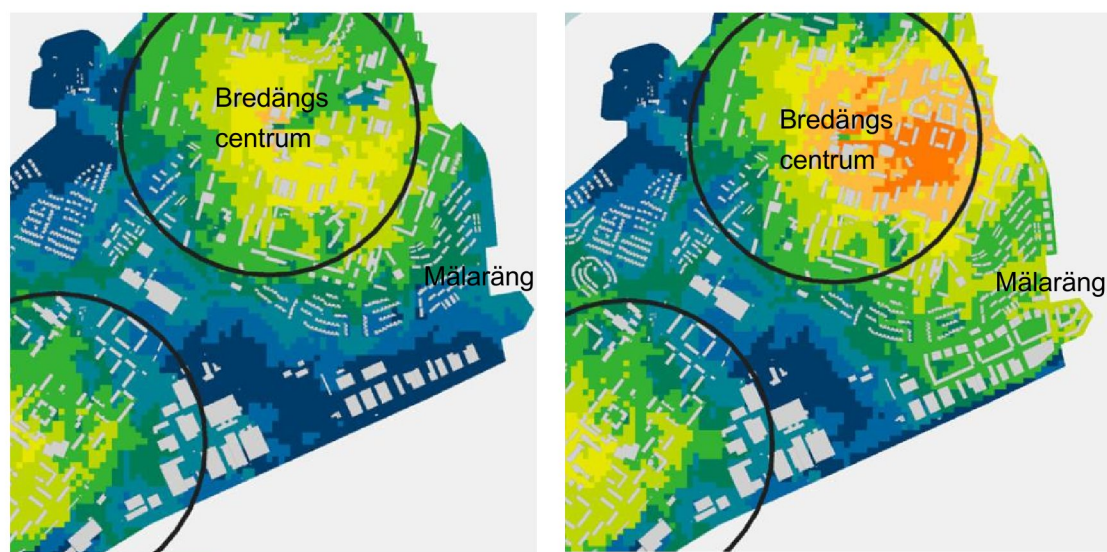


RUMINTEGRATIONSANALYS OCH 500-METER KRING SPÅRSTATIONER

■ Avskilt ■ Central

Analys som visa lokal rumsintegration över dagens situation och scenario med utbyggda pågående planer inom Fokus Skärholmen (år 2030). Svart ring redovisar 500 meters radie från tunnelbana.

Illustration Spacescape



BEFOLKNINGSTÄTHET INOM 500M GÅNGAVSTÅND, I TUSENTAL

■ 0-0,5 ■ 0,5-1,0 ■ 1,0-1,5 ■ 1,5-2,0 ■ 2-3 ■ 3-4 ■ 4-5 ■ 5-6 ■ 6-8 ■ 8-12 ■ 12-16

Analys över täthet (dag och nattbefolkning) för dagens situation och scenario med utbyggda pågående planer inom Fokus Skärholmen (år 2030). Svart ring redovisar 500 meters radie från tunnelbana.

Illustration Spacescape

Stadskvalitetsstudien visar också att både Slättgårdsvägen och Västertorpsvägen är lokalt viktiga gator och en visuell och strukturell förlängning mot Mälaräng kan stärka dessa gator och planområdet, men kräver utveckling av fastigheten Hjulmakaren 1. Planförslaget är förberett för att möjliggöra förbättrade

framtida kopplingar som kan möjliggöras vid en eventuell framtida utveckling av Hjulmakaren 1.

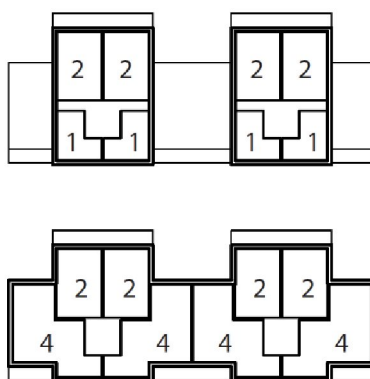


Röd streckad pil visar vilka kopplingar som är viktiga att utveckla.
Illustrationsplan EGA/AIM

Störningar och risker

Buller

Den föreslagna utformningen medger att bostäder kan planeras så att riktvärdena för trafikbuller klaras. I många fall krävs dock genomgående lägenheter som har tillgång till ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen. Förutsättningarna för att klara ljuddämpad sida är generellt goda med visst undantag för *Bergshusen* utmed Bredängsvägen och ungdomsbostäderna vid Bredängs trafikplats. Byggnaden för *ungdomsbostäder* kan behöva en enkelsidig utformning med fönster endast mot *Hantverksgången*.



Schematisk princip möjlig lägenhetsutformning för bergshusen med stora lägenheter med möjlighet till ljuddämpad sida i de nedre planen och mindre lägenheter under 35 m² för de övre planen mot Bredängsvägen där bullernivån underskrider 65 dBA. Illustration Varg Arkitekter och Structor.

Tjockhusen skyddas av gatuhusen och erhåller ekvivalent ljudnivå under 60 dBA vid samtliga fasader, utom i någon enstaka punkt. Lägenheterna kan därmed i stort sett ges planlösningar utan hänsyn till trafikbullret.

För skolorna uppfylls målet på högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå på stora delar av skolgården. Vid grundskolan bör bullerskärm utmed Slättgårdsvägen övervägas för att förbättra ljudmiljön på skolgården. Utmed Slättgårdsparken bör en bullerskärm alternativt entrémur uppföras så att stadens mål för parker (55 dBA ekvivalent ljudnivå) klaras.

I några lägen måste byggnaderna ges mycket hög ljudisolering så att inomhuskraven klaras. Som högst beräknas den ekvivalenta ljudnivån vid fasad till 72 dBA och den maximala till 84 dBA. Den nya bebyggelsen medför en förbättring av ljudmiljön i området norr om Eksättravägen, genom att trafikbullret från både Södertäljevägen och nuvarande Skärholmsvägen minskar.

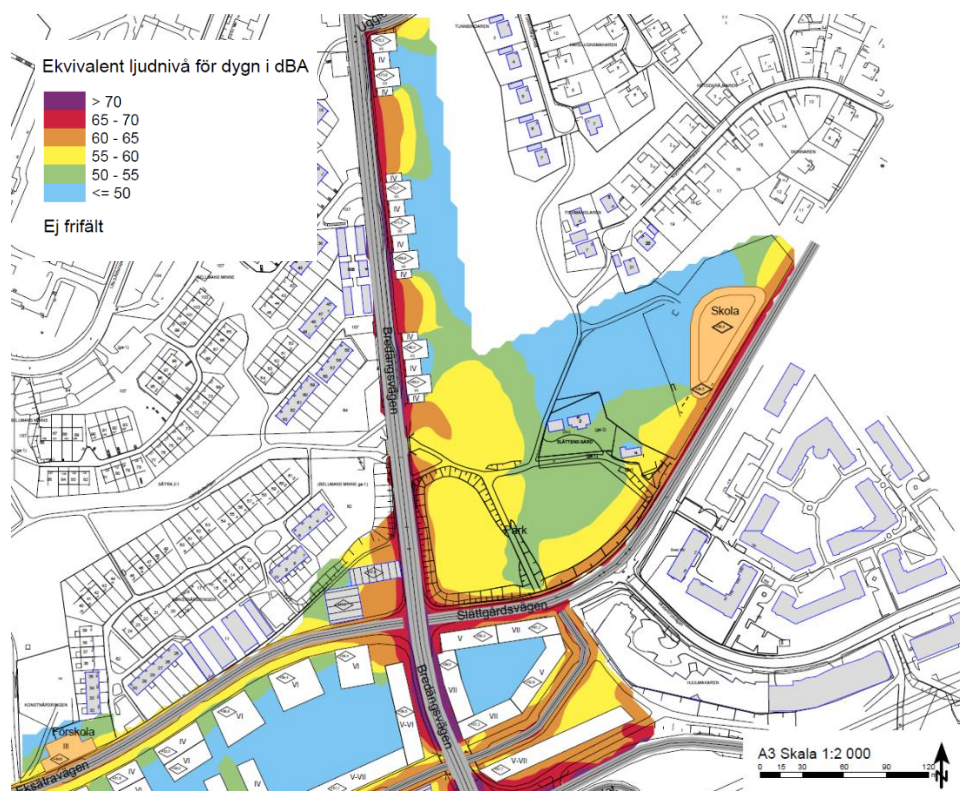
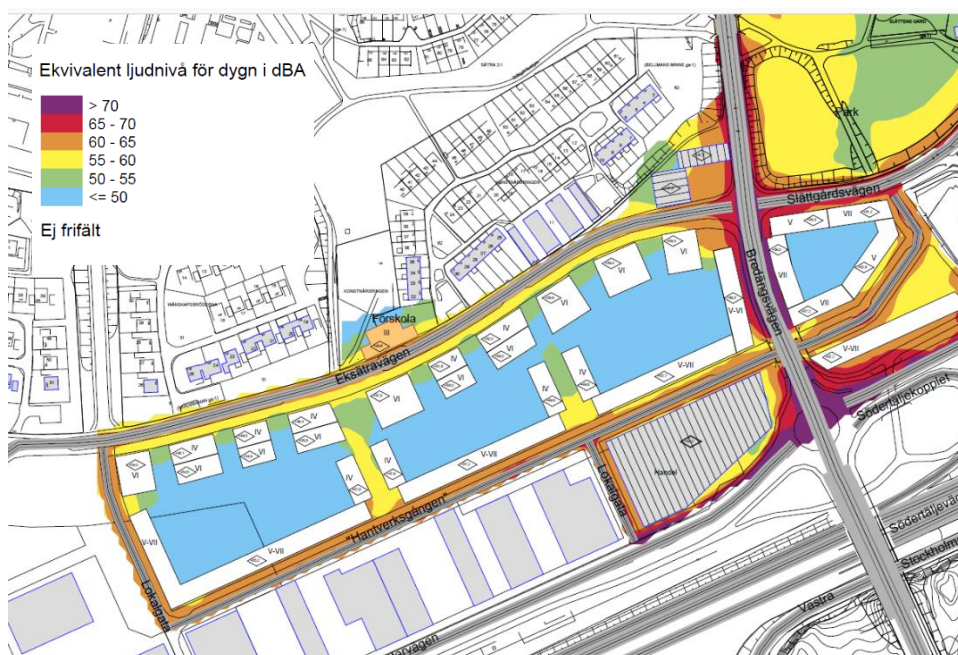
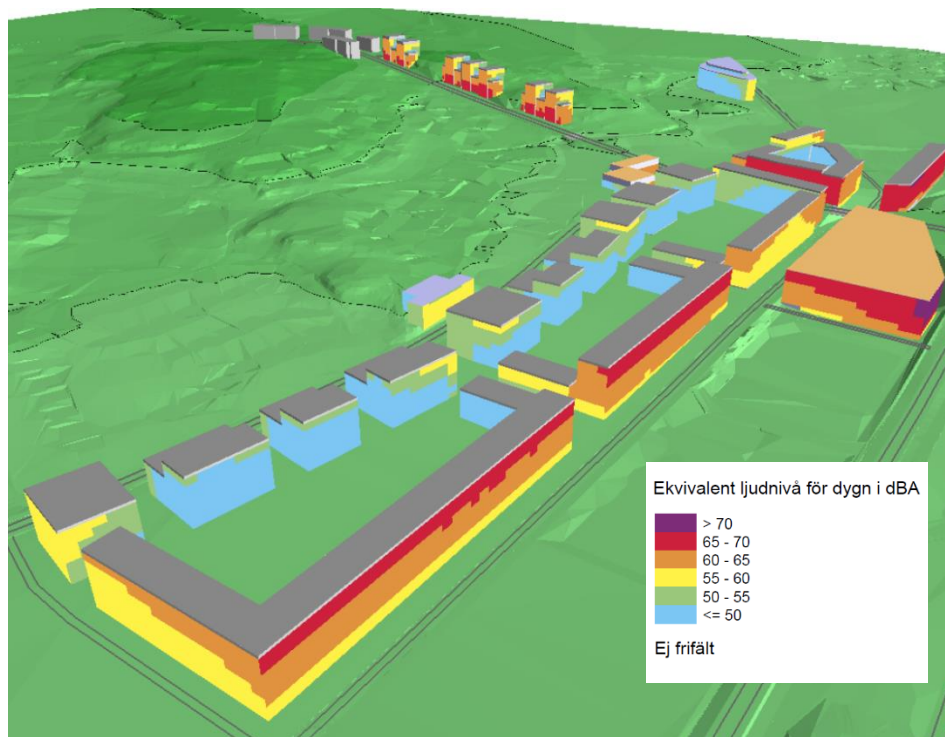


Illustration från bullerutredning ekvivalent ljudnivå 1,5 meter över mark. Illustration redovisas utan dämpande skärm mot park och skolgård. Illustration Structor



*Illustration från bullerutredning ekvivalent ljudnivå 1,5 meter över mark. Illustration redovisas utan dämpande skärm mot park.
Illustration Structor*



*Illustration från bullerutredning ekvivalent ljudnivå 3d modell.
Illustration Structor*

Översvämningsrisker

Industriområdet Murmästare-Ämbetet söder om detaljplaneområdet är ett riskområde för översvämning vid extrem nederbörd. Föreslagen struktur gör dock att risken för översvämningar minskar jämfört med dagens system med täta ledningar som endast är dimensionerat för 5-årsregn.

Fortsatta studier av höjdsättning på gator och omgivande mark behöver genomföras för att säkerställa att omgivande hus och ställverk inte påverkas. Dagvattenutredningen indikerar även historiskt sett perioder med högt stående grundvatten i sydvästra delen av området. Orsaker och risknivå kommer utredas inför granskning.

Farligt gods

Föreslagen bostadsbebyggelse ligger som närmast cirka 100 meter från Södertäljevägen, som är transportled för farligt gods. Den bebyggelse som ligger närmast är de planerade ungdomsbostäderna, som dock bara ligger cirka 20 meter från planerade ombyggd avfartsramp. Planerad handelsbyggnad ligger cirka 55 meter från Södertäljevägen. Föreslagen ny drivmedelsstation ligger i mellan 40-95 meter från befintlig bostadsbebyggelse. Både avståndet mellan drivmedelsstation och bostäder samt handelsbyggnad och transportled för farligt gods kräver särskilda utredningar och troligtvis åtgärder för att hantera och minska risker. Dessa utredningar kommer genomföras inför granskning.

Spårväg syd

Planförslaget innebär att Strömsätravägen, åtminstone under övergångsperiod, får betydligt mer trafik vilket kan innebära en konflikt med en av de studerade dragningarna av Spårväg Syd. Frågan bör studeras vidare inför granskning.

Riksintresse

Ombyggnaden av Bredängs trafikplats innebär viss försämring av kapaciteten av den idag kapacitetsmässigt överstora trafikplatsen. En trafikanalys med simuleringar av det studerade alternativet och alternativa trafikstrukturer visar, med Trafikverkets basprognos 2040 som bas, att medelmaxkölängden, som är den maximala kölängden på fem minuter aldrig överstiger 200 meter på avfartsrampen från Södertäljevägen södergående. Rampens längd är 300 meter vilket innebär att avfartsköerna inte beräknas beröra riksintresset Södertäljevägen. Jämfört med Trafikverkets klimatscenario, som är en alternativ prognosmodell som tar hänsyn till uppsatta klimatmål är den föreslagna strukturen för

Bredängs trafikplats troligtvis allt för kapacitetsstark och bilorienterad.

Bebyggelseförslaget är anpassat för ett markförlagt kraftledningsstråk. Eventuellt kan mindre justeringar behöva göras på kraftledningsstråkets höjdläge och placering.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Föreslagen ny bebyggelse skuggar framförallt den egna strukturen med storgårdar som i huvudsak ligger i skugga under förmiddagar under vinterhalvåret och delar av hösten. Storgårdarna får relativt goda solförhållanden under eftermiddagar och kvällar.

Den planerade bebyggelsen längs med Eksätravägen påverkar direkt närliggande radhus som får skuggpåverkan under förmiddagar, främst under mörka delen av året.

Planerad skola vid Slättgårdsvägen ger begränsad påverkan på solförhållandena på östra sidan av Slättgårdsvägen, främst kvällar vår och höst. Punkthus längs med Bredängsvägen skuggar delvis naturmark samt befintliga parkeringslängor på västra sidan av Bredängsvägen.

kl 09.00



kl 15.00



Solstudie kl 9.00, respektive 15.00 höst/vårdagjämning. EGA/AIM

kl 09.00



kl 15.00



Solstudie kl 9.00, respektive 15.00 sommarsolståndet. EGA/AIM

Barnkonsekvenser

Studier av detaljplanens konsekvenser för barn konstateras att Eksätravägen och Slättgårdsvägen med mer stadsmässig karaktär bjuder in till lägre fordonshastigheter vilket bidrar positivt till trygghetsupplevelsen. Det är viktigt att fordonstrafikens hastigheter hålls låga och att passager hastighetssäkras till 30 km/h för barn och deras möjlighet till rörelsefrihet och för att säkerställa detta krävs omsorgsfull utformning av trafikmiljöerna. *Hantverksgången* samt Bredängsvägen, söder om Eksätravägen saknar cykelbanor. Cykeltrafiken är planerad att ledas längs Eksätravägen och mot cykelstråk längs Slättgårdsvägen.

Förskolegårdens placering i anslutning till Eksätravägen kan innebära delar av gården blir exponerad från buller. Förskolan och den nya skolans placering grönområden ger verksamheterna möjlighet att lätt göra utflykter i närområdet. Den nya skolans skolgård är mot naturen. Skolgårdens storlek (ca 13 m² skolgård per elev) är begränsad men kompenseras delvis med närhet till naturmark och park. Kompletterande vistelseytor kan skapas på takterrass för de äldre barnen.

Bostadsgårdar ska finnas i nära anslutning till bostaden och utformas så att de blir överblickbara och solbelysta. Det är även viktigt med en tydlig gräns mellan privat och allmänt. Vidare är det viktigt med en omsorgsfull utformning av gårdarna, så att de upplevs trygga och att ytor för olika funktioner inbjuder till lek och vistelse för barn i alla åldrar.

En brist i planen ur ett barnperspektiv är avsaknaden av bostadsgårdar för *bergshusen*. Detta kompenseras delvis av närhet till naturmark.

Tidplan

Granskning planeras till 1:a kvartalet 2018 och antagande till 2:a eller 3:e kvartalet 2018.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av erforderliga avtal som krävs för planens genomförande samt för ombyggnation av allmän platsmark inom planområdet.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren.

Byggherrarna ansvarar för genomförandet av ny- och ombyggnation samt de anläggningar som behövs inom kvartersmark. Vidare ansvarar byggherrarna för drift och skötsel av kvartersmark.

Respektive ledningsägare ansvarar för flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse med exploateringskontoret och respektive exploatörer. Respektive fastighetsägare/tomträttsinnehavare ansvarar för omhändertagande av dagvatten inom sin fastighet. Trafikkontoret svarar för drift och underhåll av gator. Stadsdelsförvaltningen svarar för drift och underhåll av allmänna parker och utbyggnad av förskolor.

Utbildningsförvaltningen genom SISAB svarar för byggnation, drift och underhåll av nya skolbyggnader. Trafikverket medverkar för ombyggnation av trafikplatsen och säkerställer interna processer inom sin förvaltning.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Överenskommelse om exploatering för genomförande av detaljplanen ska upprättas mellan Stockholm stad (staden) och byggherrarna i området. I de överenskommelser om exploatering som tecknas mellan staden och respektive byggherre åtar sig byggherren att medverka till att följa gestaltungsprinciperna i efterföljande process.

Genomförandavtal som reglerar kostnader för flytt av ledningar kommer att tecknas mellan Staden och ledningsägare.

Genomförandavtal kommer att tecknas med Trafikverket bekräftande ombyggnation av på- och avfartsramper till och från E4.

Verkan på befintliga detaljplaner

Följande planer upphör att gälla för de delar som den nya detaljplanen omfattar:

- Pl 6017 avseende Södertäljevägen med anslutningsvägar från 1963
- Pl 6497 avseende Småindustriområde i Bredäng från 1968
- Pl 6577 avseende småhusområde och barnstuga inom Bellman Minne och Konstnäreringen från 1967
- Pl 7802 avseende förskola kulturbyggnader och bostäder inom kv Yxsmeden mm från 1980
- Pl 6228 avseende småindustriområde i Sättra – Bredäng från 1968
- Pl 6298 inom kv Borstbindaren mm avseende småhus, drivmedelsstation och parkområde kring Slättgårdsparken från 1965 samt
- Pl 2005-12333 inom kv Motellet

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Planområdet fastigheterna Sättra 2:1, Yxsmeden 1 och 2, Mälarhöjden 1:20, Murmästare-Ämbetet 1 och 2, Konstnäreringen 31 och 63 samt del av Bredäng 1:2. Alla fastigheter ägs av Stockholms stad. Yxsmeden 1 är upplåten med tomträtt till Sisab, Murmästare-Ämbetet 1 till AB Sagax, Murmästare-Ämbetet 2 till Fastighetsaktiebolaget Råfilmen, förvaltd av Newsec Management AB. Yxsmeden 2 är upplåten med arrende till Stockholms AB för lekplatsändamål. Bredäng 1:2 är upplåten med tomträtt till Ellevio AB. Inom Sättra 2:1 finns utrymmen för elnätstationer och ledningar upplåtna till Ellevio AB. Mälarhöjden 1:20 är upplåten med arrende för bensinstationsändamål till Preem AB.

Användning av mark

Merparten av marken inom planområdet används idag för trafikändamål eller som park/naturmark. De delar av Murmästare-Ämbetet 1 och 2 som berörs är bebyggda med verksamhetslokaler för bilförsäljning respektive lagerhållning/logistik. Inom Mälarhöjden 1:20 finns en bensinstationsanläggning som avses flyttas till annat läge inom fastigheten Sättra 2:1. Yxsmeden 1 och angränsande delar av Sättra 2:1 används idag för förskoleverksamhet.

Fastighetsbildning

Planens genomförande innebär att följande fastighetsbildningsåtgärder behöver vidtas.

- *Fastighetsreglering Murmästare-Ämbetet 2 och Sättra 2:1* Allmän platsmark överförs till Sättra 2:1.
- *Avstyckning och fastighetsreglering Murmästare-Ämbetet 2 och Sättra 2:1.* Nybildning av bostadsfastighet.
- *Fastighetsreglering från Murmästare-Ämbetet 1 till Sättra 2:1.* Allmän platsmark överförs till Sättra 2:1.
- *Avstyckning och fastighetsreglering Murmästare-Ämbetet 1 och Sättra 2:1.* Nybildning av fastighet för handelsändamål.
- *Avstyckningar från Sättra 2:1.* Nybildning av bostadsfastigheter.
- *Fastighetsreglering Konstnäreringen 63 och Konstnäreringen 31.* Tomtindelning upphör och fastighet sammanläggs till en fastighet för skoländamål.
- *Fastighetsreglering del av Sättra 2:1 till Yxsmeden 1.* Fastighetsreglering för utökning av skolfastighet.
- *Fastighetsreglering del av Sättra 2:1 och Yxsmeden 2 .* Markbyte för flytt av läge för elnätstation.



Konstnäreringen Förskola



Yxsmeden 1 Slättgårdsskolan



Yxsmeden 2 Elnätstation

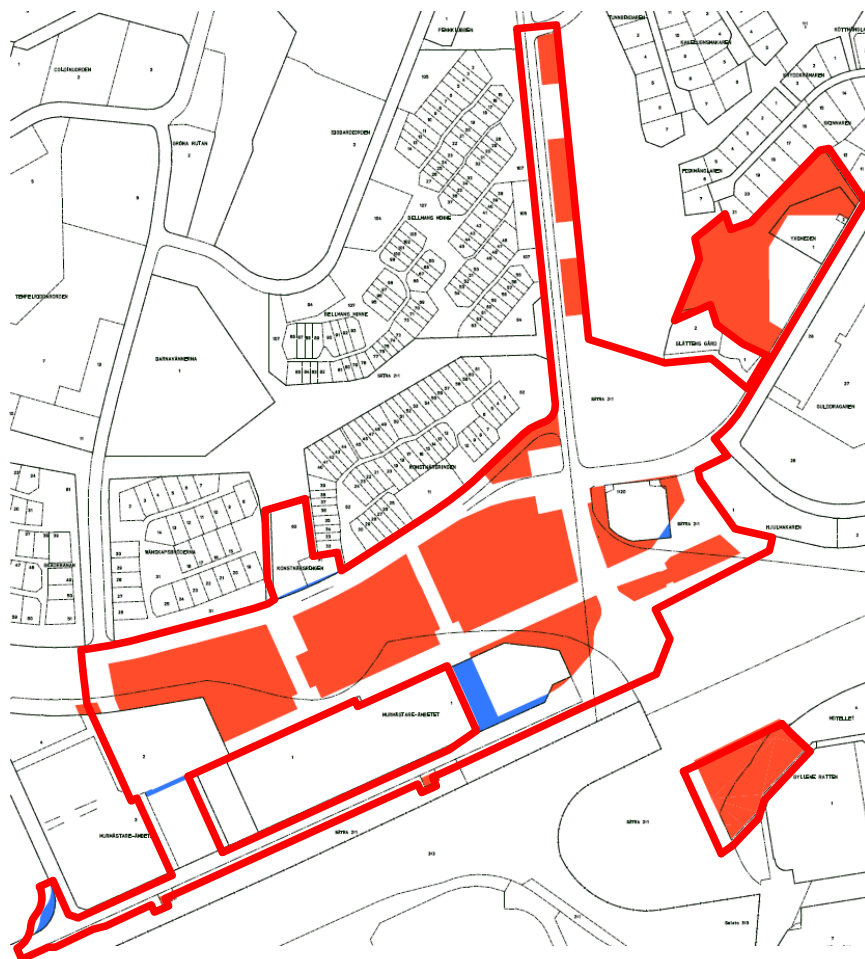


Murmästare-Ämbetet 2 – mark som frångår fastigheten



Murmästare-Ämbetet 1 – mark som frångår fastigheten

Figur som redovisar enskilda fastighetsbildningsåtgärder



Översiktlig figur som illustrerar ändringar av användning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Röd = mark som ändras från allmän platsmark till kvartersmark. Blå = mark som ändras från kvartersmark till allmän platsmark.

Upphävande av tomtindelning

Inom planområdet för fastigheterna Konstnäreringen 31 gäller idag tomtindelning fastställd i akt 0180- B95/1967.

Tomtindelningarna gäller idag som fastighetsindelningsbestämmelser i detaljplanen enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) Förslaget innebär att gällande fastighetsindelningsbestämmelser upphävs för Konstnäreringen 31. Planen möjliggör överföring av mark mellan berörda fastigheter Konstnäreringen 31 och 63 genom fastighetsreglering.

Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet föreslås följande gemensamhetsanläggningar bildas:

- Gemensamma parkeringsgarage inom bostadskvarter
- Gemensamma gårdar för bostadskvarter
- Gemensamhetsanläggning för sopsug

Gemensamhetsanläggningarna bildas i samband med fastighetsbildning för tillkommande bostadsfastigheter.

Ledningsrätter

Inom planområdet finns ledningsrätt/-er för

- Starkström
- Teleledningar
- Fjärrvärmeledningar

Rättigheternas bestånd ska säkras vid projektering av ombyggnation av allmän platsmark. En del rättigheter kan komma att behöva omlokaliseras efter eventuell flytt av berörda ledningar.

Servitut

Inom planområdet finns följande servitut:

Väg över Murmästare-Ämbetet 2 - avtalsservitut med rätt för Murmästare-Ämbetet 1 och 3 att ta väg över Murmästare-Ämbetet 2. Servitutsrätten kan släckas då utfart för härskande fastigheterna kommer att kunna anordnas mot allmän gata efter detaljplanens genomförande.

Ledning Murmästare-Ämbetet 2 – avtalsservitut innebärande rätt för Murmästare-Ämbetet 1 och Murmästare-Ämbetet 3 att dra ledning över Murmästare-Ämbetet 2.

Fastighetsuppvärmning mm Murmästare-Ämbetet 1 – avtalsservitut med rätt för Murmästare-Ämbetet 2 att dra ledningar för fastighetsuppvärmning över Murmästare-Ämbetet 1- Servitutsrätten kan dödas vid detaljplanens genomförande då anslutning till fjärrvärmenätet kommer att kunna göras direkt mot ledningar i allmän gata.

Arrenden

Mälarhöjden 1:20 är upplåten med arrendeavtal för bensinstationsändamål. Arrendator är Preem AB.

Yxsmeden 2 är upplåten med arrendeavtal för lekplatsändamål åt Stockholms AB. Arrendet är beläget inom förskolegården tillhörig Yxsmeden 1 som är upplåten till SISAB med tomträtt.

Ekonomiska frågor

Exploateringskostnader

Genomförande av planen innebär investeringskostnader för Staden i form av ledningsflytt, gatuombyggnad, parkombyggnad, gatu- och parkbelysning, marksanering, rivning av broar, vägar

och byggnader, inlösen av tomträttsfastigheter, flytt av arrenden, iordningställande av tomtmark i vissa fall samt fastighetsbildningsåtgärder. Kostnaderna finansieras med de markförsäljnings- och markupplåtelseintäkter som uppstår vid försäljning respektive upplåtelse av mark i samband med detaljplanens genomförande.

Ledningar

Kostnader för flytt av ledningar regleras med separata avtal mellan Staden och ledningsägare. Nyanläggning av ledningar för den tillkommande bebyggelsen bekostas av respektive ledningshavare och finansieras med anslutningsavgifter från kommande brukare.

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avloppsledningsnät ska byggas ut i området. Stockholm Vatten och Avfall AB svarar för projektering och utbyggnad av ledningsnätet. Anslutningsavgift tas ut av berörda byggherrar vid anslutning till det kommunala VA-ledningsnätet enligt vid var tid gällande VA-taxa.

Sopsug

En stationär sopsugsterminal planeras i områdets västra del mot Skärholmsvägen. Huvudmannaskap för sopsugsanläggningen utreds. Förutsättningar skapas i planen för att bilda gemensamhetsanläggning för sopsugen för berörda fastigheter.

Gatukostnader

Exploateringskontoret svarar för utbyggnad av gata och park på allmän plats. Byggherrarna svarar för anslutning till den allmänna gatan.

Ersättning vid markförvärf/försäljning

Staden avser upplåta delar av nybildade fastigheter från Sätra 2:1 med tomträtt till hyresbostadsproduktion. Staden avser även att sälja mark för bostäder till bostadsrättsproduktion. Vid försäljning ska marknadspris för byggrätterna tillämpas.

För redan bebyggda fastigheter som är upplåtna med tomträtt eller arrende ska ersättning för marklösen och evakuering betalas ut enligt gällande ersättningsregler med beaktande av villkor kring uppsägning och avflyttning i respektive upplåtelseavtal.

Fastighetsbildning

Staden bekostar fastighetsreglering för att frigöra mark för genomförande av detaljplanen. Vid försäljning av mark för bostadsrättsproduktion bekostar köparen av marken de

fastighetsbildningsåtgärder som behövs för att bilda fastigheten och nödvändiga gemensamhetsanläggningar. Staden bekostar fastighetsbildningsåtgärder för bildande av bostadsfastigheter som ska upplåtas med tomträtt för hyresbostadsrätter. Bostadsrättsproducenternas skyldighet att bekosta fastighetsbildning säkerställs i köpe- och exploateringsavtal.

El och tele m.m.

Exploateringskontoret står för kostnader av eventuell flytt av ledningar inom den blivande kvartersmarken. Respektive byggherre bekostar anslutning till ledningsnät för el och tele mm.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Staden svarar för marksaneringsåtgärder inom allmän platsmark. Saneringskostnader inom tidigare kvartersmark svarar respektive verksamhetsutövare för.

Grönkompensation

Genomförande av åtgärder för grönkompensation och övriga åtgärder som utförs av exploateringskontoret kommer att beslutas av exploateringsnämnden före antagande av detaljplanen.

Tekniska frågor

El/Tele

Samordning sker med Ellevio, Skanova och Stokab rörande försörjning av området med ny infrastruktur för el och teleförsörjning. Respektive part svarar för utbyggnad av sitt ledningsnät. Där särskilt utrymme för elnät- och telestationer behövs skapas byggrätter för det i detaljplanen.

Fjärrvärme

Fortum Värme svarar för utbyggnad av fjärrvärmenät i området. Samordning sker med övriga ledningshavare rörande markförläggning i gata.

Markföroreningar

Inom tidigare bebyggda områden kan finnas behov av att åtgärda markföroreningar innan ny bebyggelse kan tillåtas. Tidigare verksamhetsutövare svarar för kostnader och utförande av hantering av massor med halter upptill och med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Asfalt med höga PAH-värden ska hanteras som farligt avfall.

Markföroreningar ska vara avhjälpta för att klara riktvärden för avsedd användning innan startbesked ges.

Tekniska utredningar i samband med planens genomförande
Särskilda radonmätningar är inte utförda i mark. När berg
schaktats fram bör radonmätning utföras.

Genomförandetid

Planens genomförandetid slutar 10 år efter det att planen vunnit
laga kraft.