

Samrådsredogörelse Detaljplan för del av fastigheten Björksätra 1 m fl i Sätra, Dp 2022-05725



Orienteringskarta med planområdet markerat i rött.

Stadsbyggnadskontoret

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

Innehåll

Inledning	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Sammanfattning av samrådet	3
Föreslagna förändringar.....	4
Sammanfattade synpunkter	5
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	5
Allmänt om planförslaget	5
Arkitektur och gestaltning.....	9
Kulturmiljö	10
Park, natur och vatten.....	12
Trafik	14
Teknisk försörjning	23
Hälsa och säkerhet	27
Miljö- och klimataspekter	32
Social hållbarhet	34
Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter	35
Övriga frågor	36
Remissinstanser utan synpunkter	36
Sammanvägt ställningstagande	37

Inledning

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för cirka 220 bostäder i flerbostadshus. De nya husen ska utgöra ett modernt tillägg som ska relatera i karaktär och volymhantering till den befintliga bebyggelsen. Bebyggelsen ska ha en femvåningsskala mot omgivande gator. En något högre byggnad medges mot tunnelbanan i västra delen av planområdet. De nya byggnaderna ska utformas så att de bidrar till trygghet och stadsliv längs kringliggande gatu- och parkrum genom hög entrétäthet och kvalitativt utformade bottenvåningar mot både gata och park. Planen syftar även att bevara befintlig gångtunnel.

Sammanfattning av samrådet

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan den 14 maj och den 24 juni 2024. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, och på medborgarkontoret i Skärholmen, Måsholmstorget 20 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte i form av öppet hus publicerades i lokaltidningen Mitt i Skärholmen den 18 maj 2024. Öppet hus hölls den 20 maj i lokalen ”Hubben” bredvid Medborgarkontoret, Måsholmen 20, i Skärholmen där 1 person närvarade.

Huvudsakliga synpunkter

Under samrådet inkom det totalt 25 yttranden till stadsbyggnadskontoret. Dessa yttranden berörde framförallt miljökvalitetsnormer för vatten, markföroreningar, buller och vibrationer från spåret och buller från omgivningen, dagvatten- och skyfallshantering, gestaltning, byggnadshöjd och naturmiljö.

Från länsstyrelsen inkom synpunkter som berörde miljökvalitetsnormer för vatten, markföroreningar, buller och vibrationer, dagvatten- och skyfallshantering och naturmiljö. Länsstyrelsen delade stadsbyggnadskontorets bedömning om att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken och anslutande bestämmelser.

Från andra remissinstanser inkom synpunkter om risk och buller från tunnelbanan, dagvattenhantering och översvämningsrisk,

gestaltning, fastighetsrättsliga frågor, naturmiljö och beaktande av befintliga ledningar. Från de privatpersoner som yttrade sig under samrådsperioden så inkom synpunkter om byggnadshöjd, gestaltning och risk för trafikolyckor samt önskemål om att bevara gångtunnel. En boende klagade över att vykortet med information om öppet hus hade skickats 3 dagar innan öppet hus och otydlighet av samrådsmaterial och illustrationer och svårigheten att orientera sig.

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till ett planförslag som tydligt bidrar till översiktsplanens mål om en sammanhängande stad och till en socialt hållbar stadsmiljö genom att tillföra cirka 220 bostäder i olika storlekar och med många entréer mot gatan. Planen syftar till att bevara befintlig gångtunnel. Under samrådet har ett flertal remissinstanser lyft att frågor kring risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering, miljö kvalitetsnormer för vatten, gestaltning och naturmiljö behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret kommer att se över frågorna till granskning. Två remissinstanser samt två privatpersoner har kommenterat att gestaltningen behöver bearbetas. Till granskning kommer gestaltningen att bearbetas vidare. Kontoret bedömer det som lämpligt att studera en sänkning av föreslagen bebyggelse och takvinkel i gavlarna mot Aspsätravägen och parken för att skapa ett mjukare möte mot befintlig bebyggelse.

En privatperson har lyft frågan att befintlig gångtunnel bevaras och tryggas vilket är avsikten med planen. En bostadsrättsförening i närområdet önskar hastighetsdämpande åtgärder på Aspsätravägen vilket kommer att diskuteras med trafikkontoret.

Föreslagna förändringar

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

- Förorenad mark
- Risk gällande närhet till tunnelbanespåret och brohusets placering
- Buller och vibrationer
- Dagvatten och skyfall
- Bearbetning av volymer med kvartershuset mot Aspsätravägen och parken
- Möte mellan garage och övrig gårdsyta
- Fortsatt bearbetning av bebyggelsens gestaltning i främst mötet mot gator
- Fastighetsrättsliga frågor

Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under samrådet ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förvänta medföra betydande miljöpåverkan.

En boende har framfört att vykort med information om öppet hus kom sent och 3 dagar innan öppet hus. *En boende* har klagat över ottydlighet av samrådsmaterial och illustrationer och svårigheten att orientera sig.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att information om samråd och planförslag funnits tillgänglig för boende och övriga medborgare. Det fanns flera alternativt sätt att få information om det öppna huset. Samrådsbrev med information om öppet husets tid och plats skickades ut den 9 maj till berörda sakägare och boende enligt fastighetsförteckningen. Planhandlingar och information om öppet hus fanns tillgängliga på stadens hemsidor "Stockholm växer" och "Bygg-och plantjänsten" från 14 maj då samrådstiden börjades.

Annons om samråd och samrådsmöte i form av öppet hus publicerades i lokaltidningen Mitt i Skärholmen den 18 maj 2024.

Kontoret delar synpunkten att vykortet hade skickat lite sent till boende i närområdet.

I planbeskrivningen finns orienteringskarta, flygbild och andra illustrationer med planområdet markerat och gatunamn. Kontoret anser att materialet är tydligt och att mängden orienterande material är likvärdigt med jämförbara samrådshandlingar.

Allmänt om planförslaget

Länsstyrelsen lyfter att kommunen har tagit fram förslag på dagvattenåtgärder för att omhänderta volym motsvarande Stockholms stads åtgärdsnivå. Detta för att genomförandet av detaljplanen inte ska hindra möjligheten att följa miljökvalitetsnormer för vatten. Kommunen behöver i planbeskrivningen visa att den tänkta dagvattenhanteringen inte

påverkas negativt av de förekommande föroreningarna. Om det krävs åtgärder för att undvika detta behöver kommunen även beskriva dessa i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen och miljöförvaltningen uttrycker att vegetationsbeklädda tak bör säkerhetsställas i plankartan för att kunna hantera dagvatten.

Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen lyfter att planbestämmelsen i plankartan avseende trafikbuller bör förtydligas. Planhandlingarna bör kompletteras för att tydliggöra hur riktvärden för trafikbuller ska klaras. Planhandlingarna bör kompletteras för att tydliggöra hur potentiell störning från den planerade ishallen, befintlig idrottsanläggning samt den närliggande skjutbanan ska beaktas och att planbestämmelsen i plankartan avseende stomljud bör ses över.

Länsstyrelsen uttrycker att kommunen inför detaljplanens nästa skede behöver beskriva hur de avser att hantera påträffade föroreningar. Om åtgärder är nödvändiga för att platsen ska bli lämplig behöver kommunen säkerställa dem på plankarta.

Miljöförvaltningen ser positivt på att skyfallssituationen på platsen har utretts men framför att tunnelbenespåren kan riskera att stå under vatten vilket bör studeras vidare.

Länsstyrelsen framför att enligt planbeskrivningen är det totala behovet av skyfallsvolym för planerad bebyggelse inom kvartersmark mellan 600 och 1 050 kubikmeter beroende på skyfallets varaktighet. Kommunen behöver till detaljplanens nästa skede fastställa vilken volym torrdammen behöver ha för att undvika ökad översvämningssrisk nedströms planområdet och redovisa denna volym i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att almen i den norra delen av planområdet bör bevaras.

Trafikförvaltningen uttrycker att Brohuset bör placeras minst 15 meter från närmaste spårmitt, att planområdets gräns bör ligga utanför staketet, risk för urspårning bör utredas, att riskanalys över hur exploateringen påverkar och förvärrar möjligheten att klimatsäkra tunnelbanan behöver tas fram, att buller och vibrationer från tunnelbanan klaras och säkras samt att avtal med trafikförvaltningen ska säkerställas innan antagande av planen.

Storstockholms Brandförsvär framför synpunkter om utrymning och hantering av risker kopplat till tunnelbana och träbyggnad.

Storstockholm Brandförsvär saknar en riskanalys om urspårning och rekommenderar att den tas fram och risker om översvämning utredas.

Utbildningsförvaltningen lyfter att det inte framgår i förslaget om antalet bostäder har förändrats jämfört med det totala antalet bostäder som planerats inom Fokus Skärholmen. Om det planeras fler bostäder än vad som ingår i underlaget till befolkningsprognos 2045 kan det påverka skolbehovet, om inte så omfattar den planering som finns för området de nya bostäderna och ingen ytterligare åtgärd krävs för att tillgodose skolbehovet i Skärholmen.

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande utformning och anser att det s.k. Kvartershuset är för högt för att kunna relatera till den befintliga bebyggelsen och den valda planformen är inte heller självklar på platsen. Skönhetsrådet anser att förslaget behöver omarbetas med en sänkning av våningsantalet i Kvartershuset så att det inte bryter skalan för dramatiskt mot befintlig bebyggelse. Det s.k. Brohuset kan däremot prövas som något högre, så att den tydliga skillnaden mellan vertikalt och horisontellt i relation till lamellerna behålls. Skönhetsrådet anser även att garaget som föreslås läggas under det västra Kvartershuset bör utgå då det finns ett överskott av parkeringsplatser i närområdet.

Stadsmuseet anser att Brohuset bör utgå, liksom det U-formade husets västliga del. Ny bebyggelse bör i huvudsak koncentreras till befintlig parkeringsplats norr om kvarteret Björksätra 1. Ny bebyggelse bör anpassas i höjd till områdets befintliga struktur med flerbostadshus från 1960-talet.

Lantmäterimyndigheten har framfört fastighetsrättsliga synpunkter gällande gemensamhetsanläggning för garage och infart, och sophantering.

Skärholmens stadsdelsförvaltning uttrycker att infarten till garage bör skiljas av tydligt så att bilar inte kan ta sig ut i parkmarken och att den totala trädmängden bör efter exploateringen vara lika stor eller större än innan, för att sträva mot en ökad krontäckningsgrad och de förtjänster det medför i ett allt varmare klimat.

Trafikkontoret anser att föreslaget P-tal för bil och cykel bör utökas. För att möjliggöra avfallshämtning på Aspsätravägen behöver gatans parkering regleras om, alternativt behöver en ficka för angöring tillskapas på gatans västra sida.

Stockholm vatten och avfall har framfört synpunkter om befintliga va-anläggningar och kapacitetsbrist som är under studie och åtgärd. Vidare kräver SVOA förtydligande gällande hantering av dagvatten och skyfall.

Ellevio uttrycker att befintliga ledningar bör beaktas.

Samfundet S:t Erik anser sammantaget att det är fullt möjligt med en relativt kraftig förtätning längs Björksätravägen, men detta förutsätter att staden i enlighet med vad som uttrycks i

översiktsplanen, tar ett samlat grepp med en långsiktig plan för hela stråkets omvandling, där skala, volym och karaktär hos tillkommande bebyggelse studeras likväl som olika mobilitetsfrågor. Likaså behöver parkstråk och parktillgång analyseras, vilket saknas i planunderlaget, för att skapa en helhet i området. Dagens trafikled bör kunna omvandlas till en helt ny sorts gata, med helt nya kvaliteter, inte minst när det gäller trygghet och attraktivitet för gående och cyklister.

Bostadsrättsföreningen Aspsätra 1 ser en ökad risk för olyckor vid in- och utfart till fastigheten Aspsätra 1, särskilt med tanke på den betydande nivåskillnaden mellan tomt och väg samt den skymda sikten på grund av parkeringen på Aspsätravägen och framför att det är av yttersta vikt att uppmärksamma att den nuvarande byggverksamheten, i kombination med rådande svårigheter, innebär en ökad risk för områdets invånare, särskilt barnen, på grund av biltrafiken. Därför önskar föreningen hastighetsdämpande åtgärder på Aspsätravägen i det fortsatta arbetet.

Privatperson 1 anser att den gångväg som i nord-sydlig riktning passerar planområdet är den huvudsakliga gång- och cykelvägen mellan Bredäng och Skärholmen. Den bör alltså bibehållas och utföras så att den känns trygg.

Privatperson 2 har framfört att vykort med information om öppet-hus skickats sent och 3 dagar innan öppet huset och att illustrationer har varit otydliga och svårt man orientera och är inte positiv till plantering av körsbärsträd samt vill att det gröna stråket bevaras.

Privatperson 3 är negativt till det u-formade kvartershuset och anser att skuggig gård med skrikande barn inte bidrar till trivsel.

Privatperson 4 framför att föreslagen bebyggelse är för hög och inte passar i närområdet som består av trevåningshus och anser att nybebyggelsen bör få samma fasadskulör. Framför även att Sättra är ett område som drabbats hårt av gängkonflikter. Människor är helt enkelt rädda för att flytta hit. Om man då bygger i ett sådant område måste bostäderna vara fina och attraktiva.

Privatperson 5 anser att parkeringsplatser på gatan försvinner, att brohuset är för nära spåret och att man måste använda de tomma lägenheterna där den gamla skolan låg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer att se över hantering av markföroreningar, dagvatten, skyfall, risker gällande närhet till tunnelbanespåret och förslagets gestaltning. Översvämningsrisken vid skyfall kommer att ses över. Staden ansvarar för åtgärder på allmän platsmark, vilka kommer att utredas och redovisas i planbeskrivningen i granskningsskedet. Bestämmelser för buller

och vibrationer kommer att uppdateras och vegetationsbeklädda tak kommer att studeras vidare. Bestämmelsen g1 för gemensamhetsanläggning kommer att införas på plankartan. Bevarande av almträdet, parkering för bil och cykel och avfallshantering kommer att studeras vidare. Önskemål om hastighetsdämpande återfärder på Aspsätravägen kommer att framföras till trafikkontoret.

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande utformning. *Skönhetsrådet* framfört att Kvartershuset är för högt för att kunna relatera till den befintliga bebyggelsen och den valda planformen är inte heller självklar på platsen. Gestaltningen av kvarteret, som tycks avhängig av var fastighetsgränsen går, är inte heller övertygande. Det krävs mer än en gemensam takfotlinje eller specifik takvinkel för att den stora byggnadsvolymen ska kunna uppfattas som ett tillskott i området. *Skönhetsrådet* anser att förslaget behöver omarbetas med en sänkning av våningsantalet i Kvartershuset så att det inte bryter skalan för dramatiskt mot befintlig bebyggelse. Brohuset kan däremot prövas som något högre, så att den tydliga skillnaden mellan vertikalt och horisontellt i relation till lamellerna behålls.

Skönhetsrådet anser att garaget som föreslås läggas under det västra Kvartershuset bör utgå då det finns ett överskott av parkeringsplatser i närområdet. *Skönhetsrådet* konstaterar att gårdsmiljön i kvarteret skulle kunna utvecklas till en mer trivsamt plats som dessutom skulle kunna planteras med växter som kräver god jordmån om garaget och infarten utgår ur förslaget. Föreliggande utformning med uteplats planerad på garagets tak ger inte alls samma förutsättningar att skapa en gårdsmiljö med höga vistelsevärden.

Stadsmuseet anser att förslagets punkthus bör utgå, liksom det U-formade Kvartershusets västliga del. Ny bebyggelse bör i huvudsak koncentreras till befintlig parkeringsplats norr om kvarteret Björksätra 1. Ny bebyggelse bör anpassas i höjd till områdets befintliga struktur med flerbostadshus från 1960-talet.

Samfundet S:t Erik anser sammantaget att det är fullt möjligt med en relativt kraftig förtätning längs Björksätravägen, men detta förutsätter att staden i enlighet med vad som uttrycks i översiktsplanen, tar ett samlat grepp med en långsiktig plan för hela stråkets omvandling, där skala, volym och karaktär hos tillkommande bebyggelse studeras likväl som olika mobilitetsfrågor. Likaså behöver parkstråk och parktillgång analyseras, vilket saknas i planunderlaget, för att skapa en helhet i området. Dagens trafikled bör kunna omvandlas till en helt ny sorts

gata, med helt nya kvaliteter, inte minst när det gäller trygghet och attraktivitet för gående och cyklister.

Privatperson 3 anser att den U-formade byggnaden borde öppnas upp till en L-form och tycket att en skuggig gård med skrikande barn inte bidrar vare sig till trivsel inte heller trygghet.

Privatperson 4 anser att husen är alldeles för höga. Husen runt omkring är på 3 våningar och för att de här husen ska passa in ska de också vara 3 våningar. Det är konstigt att de alla ska ha olika färg och fasad och det är viktigt att husen ser enhetliga ut och passar in i omgivningen. Det är fint med plåttak och träfasad, färg är också fint. Men det skulle vara bra om husen såg ut att höra samman.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gestaltning av förslagna hus kommer att bearbetas och utvecklas inför granskning. Placering och utformning kommer att studeras i fortsatt process. Kontoret bedömer att husens höjder och tak i kvartershuset mot Aspsätravägen och parken bör ses över och att delar av hus och gavlar bör trappas för att skapa ett mjukare möte mot befintlig bebyggelse och park.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stadsmuseet bedömer att det ur kulturhistorisk synvinkel är möjligt att uppföra ny bostadsbebyggelse på den aktuella platsen dock på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till band annat stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

Stadsmuseet bedömer att aktuellt förslag bör minskas i exploateringsgrad, med hänvisning till områdets kulturhistoriska värde. Planområdet ligger inom en del av Sättra/Bredäng som karakteriseras av sin grönskande karaktär och jämförelsevis låga hushöjd. De intilliggande idrottsbyggnaderna på Sättra IP är relativt stora när det gäller utbredning och fotavtryck, men ansluter sig i höjd till de idag befintliga trevåningshusen på platsen. Förslagets punkthus bör därför utgå, liksom det U-formade kvartershusets västliga del, för att på så sätt kunna spara en större del av grönstråket utmed spåret. Ny bebyggelse bör i huvudsak koncentreras till den idag befintliga parkeringsplatsen norr om kvarteret Björksättra 1. Den nya bebyggelsen bör anpassas i höjd till områdets befintliga struktur med flerbostadshus från 1960-talet.

Samfundet S:t Erik lyfter att i byggnadsordningens vägledning framhålls bland annat att de storskaliga stadsdelarna – dit Sättra hör – ska utvecklas med utgångspunkt i de gestaltningssmässigt sammanhållna husgrupperna, att kompletterande bebyggelse ska

utföras ur ett helhetsperspektiv och att närliggande bebyggelse ska beaktas. Samfundet anser att planförslaget i nuvarande form inte uppfyller dessa kriterier. Den föreslagna bebyggelsen är främmande för området och mötet med den äldre trevåningsbebyggelsen är oförmedlat och okänsligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I översiktsplanen är aktuellt planområde utpekad som område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. Området ligger nära tunnelbanan och inom Fokus Skärholmen, där det finns ett särskilt uppdrag att synliggöra och implementera de aspekter inom stadsbyggandet som är betydelsefulla för en socialt hållbar stad. Ny bebyggelse med entréer mot gatan kan tillföra aktiva bottenvåningar och bidra till ett mer omhändertaget och tryggt stadsrum längs Björksätravägen och Aspsätravägen.

Ny bebyggelse är främst placerad på mark som tidigare använts som kraftledningsgata och extensiv parkmark. En ambition är att spara parkmark och träd med naturvärden genom en medveten placering av ny bebyggelse och bevarandebestämmelse för befintliga ekar längs spåret.

Landskaps- och stadsbild

Stadsmuseet bedömer att det ur kulturhistorisk synvinkel är möjligt att uppföra ny bostadsbebyggelse på den aktuella platsen dock på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till band annat stads- och landskapsbilden. Museet bedömer dock att aktuellt förslags exploateringsgrad bör minskas, med hänvisning till områdets kulturhistoriska värden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De nya husen tillskapas i ett område med god tillgång till grönområden, parker och idrottsplatser. Planförslaget innebär att del av parkstråket med gräsmatta, som tidigare används som skyddsområde för en kraftledning tas i anspråk.

Stadsbyggnadskontoret är medvetet att landskaps- och stadsbilden kommer att förändras då befintlig kraftledning monteras ner och parkeringsyta och parkmark ersätts med ett bostadskvarter. Kontoret konstaterar liksom flera remissinstanser att de föreslagna husen är högre än närliggande bebyggelse. Nutida tillägg i befintliga miljöer i Stockholm har ofta en något högre grundskala, vilket främst beror på det stora underskottet på bostäder i kombination med en begränsad tillgång till mark. Kontoret menar att en grundskala om fem våningar mot Björksätravägen visserligen

är högre än omgivande lamellhus men att det inte är en alltför avvikande hushöjd och att den möjliggör för goda boendekvalitéer för relativt många nya boende. Inför granskning bedömer kontoret det som lämpligt att studera en sänkning av föreslagen bebyggelse och takvinkel i gavlar mot Aspsätravägen och parken för att skapa ett mjukare möte mot befintlig bebyggelse.

En målsättning med den planerade bebyggelsen är att den som ett modernt tillägg ska relatera i karaktär och volymhantering till den befintliga bebyggelsen, bland annat genom sadeltak, gavelmotiv och fönstersättning. Brohuset har en mer fri placering och här ser kontoret det som möjligt med ett mer samtida uttryck som i större utsträckning relaterar till den nuvarande utvecklingen av idrottsområdet.

Avvecklingen av kraftledningen längs Björksätravägen upp för en mer omfattande bostadsutveckling längs Björksätravägen och Skärholmsvägen som över tid förväntas sträcka sig hela vägen mellan Bredängs trafikplats (Mälaräng) och centrala Skärholmen. Den planerade bebyggelsen bildar tillsammans med närliggande projekt i Bredäng och Sättra en ny årsring med bebyggelse med likartade kvaliteter men med en inbördes variation. Projekten relaterar i skala och höjd och bidrar alla med bebyggelse som möter gaturummen. Syftet är bland annat att tillföra ett varierat utbud av bostäder och tillföra kvaliteter som saknas i området, som till exempel mer avgränsade gårdsmiljöer och mer levande allmänna platser och stråk.

Föreslagen bebyggelse möjliggör för ett mer stadsmässigt gaturum med bebyggelse som är mer sluten mot de större gatorna och som skapar förutsättningar för en utveckling av stadslivet längs huvudgatorna över tid. Förslagets, för Sättra, relativt slutna bebyggelseform bör ses ur detta perspektiv.

Park, natur och vatten

Park och grönområden

Länsstyrelsen lyfter att i den norra delen av planområdet finns en flerstammig alm som enligt naturvärdesinventeringen bör bevaras. Det framgår dock av planbeskrivningen att almen kommer att tas bort. Länsstyrelsen delar bedömningen att almen bör bevaras då Skogsalmen enligt rödlistan är klassad som akut hotad. Även detta träd bör omfattas av planbestämmelsen n2 förutsatt att trädet inte är drabbat av almsjuka.

Länsstyrelsen lyfter att i den norra delen av planområdet står en trädrad av sex lönnar längs Björksätravägen. Träden utgör en allé och har generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Skyddet innebär att det generellt är förbjudet att skada sådana

naturmiljöer som till exempel alléer utgör. Enligt planbeskrivningen kommer genomförande av detaljplanen innebära att träden tas bort. Undantag från förbudet kan sökas hos *Länsstyrelsen*. *Länsstyrelsen* kan dock endast under specifika omständigheter bevilja dispens för åtgärder som skadar den skyddade naturmiljön. För att bevilja dispens behöver kommunen ha beaktat de allmänna hänsynsregler i 2 kap miljöbalken vilket innebär att ni har uteslutit andra rimliga lösningar där träden inte behöver tas bort. Det behöver även finnas särskilda skäl för den ansökta åtgärden och att intresset av denna är större än bevarandointresset gällande den naturmiljö som riskerar att skadas eller förloras. *Länsstyrelsen* kan inte på förhand säga om dispens kan ges för borttagandet av allén.

Skönhetsrådet lyfter att i föreliggande förslag ska bostadshusen delvis byggas på gröna ytor. I ett angränsande planområde, väster om spårområdet, erfar rådet att det finns planer på en förskola. Förskolan placeras i naturmark vilket betyder att ytterligare mark som nu är tillgänglig för utevistelse och lek försvinner i närområdet. Med förfaringssättet att arbeta med s.k. frimärksplaner finns det inte möjlighet att ta ställning vilken inverkan förslaget får avseende tillgång på park- och naturtillgången för boende i närområdet. Den del av parken som kommer att återstå om föreliggande planförslag genomförs ska kunna hantera skyfall. Rådet har ingen erinran mot sådana åtgärder men vill påpeka att vistelsevärdena i parken inte får stå tillbaka utan att ytorna måste kunna fungera väl för rekreation och lek i vardagen.

Skärholmens stadsdelsförvaltning lyfter att det är av vikt att infarten till garage skiljs av tydligt så att bilar inte kan ta sig ut i parkmarken. Vidare anser förvaltningen att den totala träd mängden efter exploateringen bör vara lika stor eller större än innan, för att sträva mot en ökad krontäckningsgrad och de förtjänster det medför i ett allt varmare klimat.

Privatperson 2 är negativ till körsbärsträdsplantagen i slutet av Björksätravägen mot Skärholmen och anser att 200 träd i 6 fullständigt raka rader med ca 30-40 cm mellanrum varken är snyggt eller möjlighet till särskilt mycket gynnsam växt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer att studera placering av Brohuset och möjligheten att bevara almträdet. Att almar är akut hotade beror på almsjukan och det är mycket troligt att det aktuella trädet kommer drabbas över tid då inget känt botemedel mot sjukdomen finns. Byggaktören har efter samrådet ansökt om dispens för borttagande av träden längs Björksätravägen. Om alléträd tas ner ska de ersättas efter genomförd byggnation.

I översiktsplanen utpekats området liksom stora delar av Skärholmen som stadsutvecklingsområde för komplettering, en blandad stadsmiljö där omfattande förtätning kan vara möjlig. Komplettering ska ske med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov. De lokala sambanden mellan stadsdelsområdets olika centrum ska stärkas, genom att bland annat utveckla ett mer finmaskigt gatunät, stärka orienterbarheten och utveckla de gröna promenaderna.

Stockholms stad är inne i en snabb tillväxtfas. Som en följd av detta planeras nya bostäder och andra samhällsfunktioner. Då Stockholm växer tittar staden på samtliga ytor man har rådighet över och ser hur mark kan användas på ett effektivare sätt för att möjliggöra byggbara ytor. Området nyttjades tidigare för en kraftledningsgata och markförläggningen av kraftledningen genomfördes både för att förbättra regionens elförsörjning och tillskapa fler ytor för främst bostadsutveckling. Inom planområdet bedöms det finnas goda förutsättningar för ny bostadsbebyggelse med närhet till tunnelbanan. Ett effektivt markutnyttjande i ett kollektivtrafiknära läge bedöms kunna motivera borttagande av ett antal träd och förändringar i närmiljön.

Kontorets bedömning är att de nya husen tillskapas i ett område med fortsatt god tillgång till grönområden, parker och idrottsplatser, men att den grönska som finns i stadsdelen är mycket viktig ur många aspekter och att frågan behöver hanteras varsamt.

Trafik

Motortrafik

Skönhetsrådet anser att garaget som föreslås läggas under det västra Kvartershuset bör utgå då det finns ett överskott av parkeringsplatser i närområdet. Skönhetsrådet lyfter att staden måste ta ansvar för att utforma mobilitetslösningar eftersom det inte är hållbart, vare sig ur miljösynpunkt eller ekonomiskt, att lösningar ska utarbetas inom varje enskilt planförslag.

Lantmäterimyndigheten lyfter att i planbeskrivningen beskrivs att det ska bildas en gemensamhetsanläggning för både infart och garage och att det finns en g-bestämmelse i plankartan som medger det. Det stämmer inte då g-bestämmelse enbart finns för infarten till garage. Det bör förtydligas. Infarten går inte enbart över Björksätra 1, såsom det står, utan även över Sätra 2:1. Det bör förtydligas. Markreservat, g1 för garage bör införas på plankartan.

Samfundet S:t Erik ställer sig positivt till att den befintliga gångtunneln för den trafikseparerade gång- och cykeltrafiken sparas men anser att den får ett inklämt och trångt läge mellan Brohuset och Kvartershuset.

Samfundet S:t Erik lyfter att det underbyggda parkeringsgaraget gör ingrepp i gårdsrummets topografi, försvårar för gårdens användning och plantering, samt bidrar till att bilar kommer att köras in på gården och parkstråket. Med tanke på parkeringstillgången i området i övrigt är det orimligt att ställa krav på parkeringsgarage. Byggekostnader och klimatavtryck är andra skäl som gör garagelösningen olämplig.

Samfundet S:t Erik ställer sig positivt till genomförd ambitiös parkeringsutredning som visar på att det i nuläget finns ett stort överutbud av parkeringsplatser inom området och att det, sett till dagens bilinnehav, faktiskt är möjligt att bygga bostäder utan att tillföra fler parkeringsplatser överhuvudtaget.

Samfundet lyfter att mot bakgrund av målet att begränsa bilresande och förstärka alternativa mobilitetslösningar, borde parkeringsutbudet kunna minskas ytterligare.

Trafikkontoret anser att angivet områdesspecifikt parkeringstal, 0,46, är rimligt. I såväl planbeskrivning som mobilitetsprogram för projektet förs resonemang kring möjliga mobilitetsåtgärder, små lägenhetsstorlekar, vakanser i intilliggande parkeringsgarage och begränsad möjlighet att ordna parkering inom kvartersmarken som skäl att sänka det projektspecifika parkeringstalet.

I mobilitetsprogrammet anges att ”övervägande små lägenheter kan sänka parkeringstalet med 30 %”. Trafikkontoret vill tydliggöra att den fulla sänkningen i det här sammanhanget endast är aktuell om i princip alla lägenheter i projektet är små i enlighet med Boverkets definition av små lägenheter, det vill säga mindre än 35 kvadratmeter.

Gällande de vakanser som för närvarande finns i omkringliggande parkeringsanläggningar på kvartersmark anser trafikkontoret att detta i sig inte innebär något skäl att frångå riktlinjerna i gröna och projektspecifika parkeringstal för projektet. Liknande tendenser med lediga platser i parkeringsanläggningar finns i andra delar av staden där, liksom i Skärholmen, parkeringsavgifter på gatumark ännu inte införts. På gatumarken är det tvärtom hög beläggning på möjliga kantstensparkeringsplatser. Det är viktigt att varje kvarter klarar av att husera hela sitt reella behov av parkering, bland annat för att parkeringen inte ska nödgas ske på gatumark.

Om det finns ett verkligt överskott av parkering i intilliggande, befintliga anläggningar kan parkeringsköp i dessa befintliga anläggningar vara en praktisk lösning om det skulle vara så att det inte är möjligt att inrymma tillräckligt med garageplatser inom planområdet. Om detta förfarande är aktuellt bör det definieras och skrivas in i både planbeskrivning och exploateringsavtal.

Sammanfattningsvis anser trafikkontoret att projektet behöver definiera konkreta projektspecifika parkeringstal och att utgångspunkten för detta bör vara riktlinjerna i gröna- och projektspecifika parkeringstal. I planbeskrivningen bör det tydliggöras vilket- eller vilka beräknade projektspecifika parkeringstal som är aktuella för projektet innan detaljplanen kan antas.

Trafikkontoret lyfter att plankartan och planbeskrivningens gräns mellan gatumark och kvartersmark längs Björksätravägen inte helt överensstämmer. I plankartan har en remsa om cirka två meter lagts till gatumarken direkt söder om befintlig gångbanekant. I planbeskrivningen finns ingenting som förklarar hur denna remsa har gatufunktioner utan tvärtom redovisas den som förgårdsmark under planbeskrivningens avsnitt om GYF (grönytefaktor). Se nedan bild. Trafikkontoret anser att remsan bör få användningen kvartersmark om den inte har en tydlig gatufunktion. Trafikkontoret har inte möjlighet att ta hand om drift och underhåll på förgårdsmark.



Bild 2: Plankartans och planbeskrivningens gränsdragning mellan gatumark och kvartersmark överensstämmer inte längs Björksätravägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns en oenighet mellan remissinstanserna kring föreslagen parkeringslösning och antalet parkeringsplatser inom detaljplaneområdet. Flera remissinstanser önskar att det föreslagna parkeringsgaraget utgår och att antalet platser minskar medan en remissinstans, Trafikkontoret önskar se fler parkeringsplatser på kvartersmark. Den redovisade parkeringslösningen i samrådet uppfyller inte till fullo den kravbild som finns i dagens gröna p-tal utan det har skett en avvägning gentemot behovet att tillskapa kvalitativ gårdsmiljö och det relativa överskott på parkeringsplatser som finns i närområdet. Två meters remsan söder om befintlig gångbanekant lagts till gatumarken för ev. framtida gc-väg vid Björksätravägen. Remsan ska inte redovisas som förgårdsmark i GYF bilden där för bilden kommer att uppdateras. Kontoret vidhåller att nuvarande avvägning mellan de

olika intressena är rimlig för platsen men att en översyn av föreslagen parkeringslösning ska genomföras inför granskning. I en tät stadsmiljö som Stockholm är det inte alltid möjligt att uppfylla alla normkrav eller enskilda intressen kring exempel parkering, bevarande av natur eller storlek på gårdar utan det behövs ofta intresseavvägningar. Nya parkeringsriktlinjer är under framtagande och troligtvis kommer dessa vara beslutade innan granskning genomförs.

Bestämmelsen g1 för gemensamhetsanläggning för garage kommer att införas på plankartan.

Gång- och cykeltrafik

Lantmäterimyndigheten frågar hur cykelplatser och sophantering tänkt att lösas fastighetsrättsligt? Brohuset verkar sakna båda funktionerna.

Samfundet S:t Erik ställer sig positivt till att den befintliga gångtunneln för den trafikseparerade gång- och cykeltrafiken sparas men anser att den får ett inklämt och trångt läge mellan Brohuset och Kvartershuset.

Trafikkontoret lyfter att i planbeskrivningen anges cykelparkeringstalet till 2,6 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA vilket ligger omkring den nedre gränsen för stadens krav på cykelparkeringstal i nyproduktion (2,5 – 4,0 cykelplatser/ 100 kvm BTA). Om rabatt för gröna parkeringstal på någon av de högre nivåerna (medel eller ambitiös) ska vara aktuell bör parkeringstalet för cyklar skruvas upp och/eller projektet kompletteras med goda förutsättningar för parkering av exempelvis lastcyklar.

Privatperson 1 anser att befintlig gångväg som i grovt nord-sydlig riktning passerar planområdet är den huvudsakliga gång-och cykelvägen mellan Bredäng och Skärholmen. Den bör alltså bibehållas och utföras så att den känns trygg. Det vore heller inte helt fel att skylta den (helst med skylt D7).

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Garaget ska nyttjas för en gemensamhetsanläggning för Brohuset och västra Kvartershuset, vilket kommer att säkras i planen. Antal cykelplatser kommer att ses över. Befintlig gångtunnel är tänkt att bevaras och tryggheten bedöms öka när hus med entréer, fönster och förgårdsmark placeras mot stråket. Önskemål om skyltning skickas vidare till ansvarig myndighet.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen Region Stockholm framfört att kan inte acceptera föreslagen detaljplan i dess nuvarande utformning och

underlag och anser att planen behöver justeras för att inte påverka Regionens verksamhet och anläggning negativt.

Sammanfattningsvis behöver följande synpunkter åtgärdas innan beslut om antagande sker:

- Tydligt redovisa vilka rättigheter som påverkas av planförslaget och hur dessa ska tryggas.
- Bebyggelse bör placeras minst 15 meter från närmsta spårmitt.
- Justera plangränsen så att den ligger utanför staketlinjen.
- Förtydliga illustrationer så att bland annat avstånd mellan spår och fasad tydliggörs.
- Riskanalys som behandlar risk för urspårning.
- Utredning om alternativ placering är möjlig av högspänningskablar.
- Överenskommelse om ledningsflytt bör vara klar innan planens granskningsskede.
- Aktuellt samrådsförslag behöver tydligare redovisa konsekvenser för drift och underhåll av spåranläggningen.
- Riskanalys över hur exploateringen påverkar och försvårar möjligheten att klimatsäkra tunnelbanan.
- Förtydliga planbestämmelsen angående stomljud.
- Genomför en stomljudsutredning baserad på mätningar på platsen.
- Komplettera planbeskrivningen med beskrivning av buller från spårunderhåll.
- Ett flertal avtal behöver säkerställas innan detaljplanen antas.
- Brohusets byggherre behöver snarast skicka in blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken.

Allmänt intresse

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att hänsyn ska tas till tunnelbanan, som är av allmänt intresse, både inom planen och för den eventuella påverkan detaljplanen har på Region Stockholms möjlighet att bedriva kollektivtrafik längs aktuell linje. Staden ska redogöra för resonemanget kring detaljplanens påverkan på tunnelbanan.

Säkerställa allmänna intressen

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att aktuellt samrådsförslag tydligt behöver redovisa vilka rättigheter, inskrivna som oinskrivna, som påverkas av planförslaget och hur dessa ska tryggas trots planens genomförande. Befintliga viktiga allmänna intressen, såsom tunnelbanans anläggning, drift och trafik måste säkras i de delar de berörs av aktuell detaljplan. Erforderliga åtgärder kan inte skjutas på framtiden då det skulle innebära en

orimlig risk för tunnelbanans driftsäkerhet både på kort och lång sikt.

Plankartan – avstånd

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att avståndet mellan tunnelbanan, ovan mark och byggnader bör vara minst 15 meter, bland annat för att minska risk för störningar från tunnelbanan på bostäder avseende buller, vibrationer, stomljud, ljusstörningar och så vidare. Syftet är att inte riskera att tunnelbanan, ett starkt allmänt intresse, ska drabbas av inskränkningar, kostnader eller fördyrad drift och underhåll på grund av att enstaka byggnader som ligger mycket nära spåranläggningen inte klarar gränsvärdena för bostäder. Tunnelbanan som allmänt intresse bör i dessa fall väga tyngre än att en specifik byggnad tillåts så pass nära spåranläggningen att risker uppstår för framtida intressekonflikter som riskerar drabba tunnelbaneanläggningen, resenärer och trafiken negativt.

Avståndet mellan tunnelbanan, ovan mark, och byggnader bör även vara minst 15 meter för att minska påverkan på anläggning och trafik under byggtiden. All påverkan på anläggning och trafik som uppstår drabbar resenärer, medborgare och den part som uppför byggnader. Arbeten såsom bergschakt, lyft av byggnadselement och maskiner i närheten av spåranläggningen medför risker som kan kräva planerade eller oplanerade störningar i trafiken.

De två punkterna ovan innebär att region Stockholm anser att fotavtrycket för bostadsbebyggelsen (Brohuset) behöver anpassas så att avståndet mellan spåranläggningen och byggnaden minst uppgår till 15 meter.

Plankarta – gränser

Trafikförvaltningen Region Stockholm lyfter att plangränsen närmast tunnelbanan är delvis markerad innanför staketlinjen och bör justeras till att vara utanför staketet. Utrymme behöver finnas utanför tunnelbanans staket för åtkomst för region Stockholms drift och underhåll. Stödmur och staket som finns längs tunnelbanan behöver kunna underhållas från utsida spårområde. Tillräckligt utrymme ska också finnas utanför tunnelbaneanläggningen så att uppförande, drift och underhåll av huset närmast tunnelbanan, kan utföras inom den egna fastigheten.

Planbeskrivningen

Trafikförvaltningen Region Stockholm lyfter att genomgående, i planbeskrivningens illustrationer, är det svårt att se avståndet mellan spår och fasad. Närheten behöver illustreras tydligare samt att tunnelbaneanläggningen inklusive stödmur och stängsel ligger på marknivå.

Riskanalys

Trafikförvaltningen Region Stockholm önskar ta del av riskanalys beträffande risk för urspärning.

Högspänningskablar

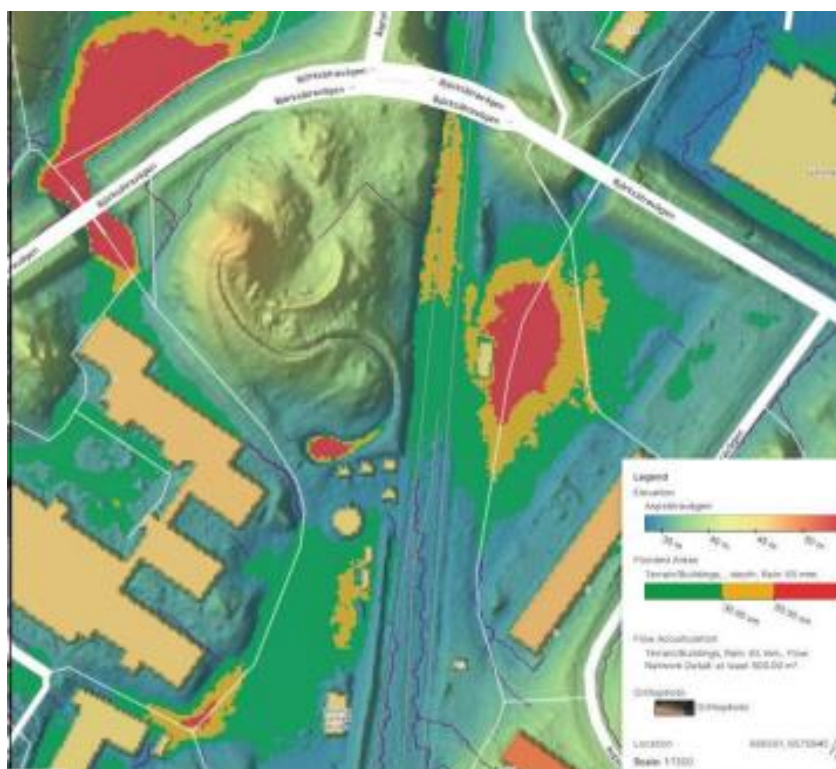
SLs högspänningskablar finns i två stråk inom planområdet och ligger i direkt konflikt med föreslagen detaljplan. En utredning måste göras om alternativ placering är möjlig. En eventuell ledningsflytt ska bekostas av den som begär flytten. En överenskommelse om ledningsflytt bör vara klar innan detaljplanens granskningsskede.

Drift och underhåll

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att aktuellt samrådsförslag tydligare behöver redovisa vilka konsekvenser bebyggelseförslaget har på möjligheten för drift och underhåll av spåranläggningen till exempel staket, stödmur samt säkerställa att region Stockholm även i framtiden har goda möjligheter att ta hand om spåranläggning samt hur detta avser hanteras i detaljplanen. Exempelvis bör markanvändningen vara T där tunnelbaneanläggningar är belägna samt att dessa kan underhållas, förnyas och repareras vilket innebär att T-område bör gå på utsidan av tunnelbaneanläggningen samt med möjlighet att bilda servitut för att kunna underhålla anläggningen från utsidan av exempelvis staket.

Skyfall och klimatsäkring

Staden föreslår en skyfallsyta, vilket är bra men den ytan ska bara kompensera för att marknivåer höjs och att hårdgöringen ökar. Enligt bild (från SCALGO) så är hela området en lågpunkt dit vatten rinner. Staden borde ha ett intresse av att samhällsviktig verksamhet fungerar i stadens södra stadsdelar vid kraftiga regn och att den förbättras i området, inte bara fokusera på att det ”inte bedöms bli värre”. Region Stockholm saknar en riskanalys över hur exploateringen påverkar och försvårar möjligheten att klimatsäkra tunnelbanan för röd linje söderut. För övrigt har regionen identifierat denna linje som särskilt viktig utifrån svag spårredundans vid trafikstörning och som särskilt viktig för persontransporter för stadens sydvästra stadsdelar.



Plankartan - buller

Trafikförvaltningen Region Stockholm ställer sig positivt till planbestämmelse för stömljud men lyfter att planbestämmelsen dock måste förtydligas. Det framgår inte om det är maximal ljudnivå som avses. Nationellt riktvärde för stömljud är numera 32 dBA maximal ljudnivå med tidsvägning ”fast”. Trafikverket har, med stöd av övriga myndigheter i den nationella bullersamordningen, beslutat att tillämpa riktvärdet 32 dBA maximalnivå med tidskonstant FAST.

Region Stockholm föreslår således att bestämmelsen ändras till följande mening:

”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stömljudsnivå i rum för sömn och vila ej överskrider 32 dB(A) (fast) vid tågpassage.” Vid framtida klagomål på buller är det bra om det framgår var uteplatserna ligger som man avsåg skulle klara riktvärde för buller. I plankartan bör alla områden för uteplatser som är tänkt att klara riktvärde för buller märkas ut.”

Trafikbullerutredning

Trafikförvaltningen Region Stockholm lyfter att bullerutredningen är otydlig med hur man kommit fram till resultatet. Det saknas information om vilket program man räknat med samt vilken tågtyp som används. En trafikbullerutredning måste innehålla så mycket information så att den kan granskas av annan utomstående trafikbullerexpert.

För stomljud finns inga mätningar på platsen som stödjer slutsatsen i utredningen. Region Stockholm anser att en stomljudsutredning baserat på mätningar från platsen ska utföras.

Det faktum att det ligger en spårväxel i närheten av planområdet kan vidare komplicera och förvärra ljudssituationen, avseende både stomljud och luftburet buller. Bullerutredningen behöver uppdateras med uppgifter enligt ovan.

Planbeskrivning - buller

Region Stockholm anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll. Exempelvis kan nedanstående användas:

”Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.” Nationellt riktvärde för stomljud är numera 32 dBA maximal ljudnivå med tidsvägning ”fast”. Trafikverket har, med stöd av övriga myndigheter i den nationella bullersamordningen, beslutat att tillämpa riktvärdet 32 dBA maximalnivå med tidskonstant FAST.

Region Stockholm föreslår således att bestämmelsen ändras till följande mening:

”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljuds nivå i rum för sömn och vila ej överskrider 32 dB(A) (fast) vid tågpassage

Avtal innan planen antas

Region Stockholm anser att avtal om exempelvis ledningsflytt och rättigheter för nya lägen behöver säkras innan detaljplanen antas. Region Stockholms identifierade anläggningar och rättigheter inom planområdet utgör ledningar, likriktarstation med angöringsväg och biluppställning, staket mot spårområde, stödmur samt del av banvall.

Genomförandavtal

Region Stockholm anser att planförslaget behöver innehålla tydlig information om att samtliga byggarbeten inom 50 meter från spåranläggningen kräver att avtal mellan exploatör och Region Stockholm tecknas. Genomförandavtal ska vara tecknat innan detaljplanen antas. Detta gäller såväl arbeten avseende anläggande av vägar som uppförande av grunder och byggnader.

Intrång i anläggning

Brohusets byggherre behöver snarast skicka in ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” till region Stockholm. Blanketten går att finna på www.regionstockholm.se/bygga. Innan detaljplanens antagande skall samordning ha skett med region Stockholms utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. SL:s föreskrifter ska följas. Alla kostnader som uppstår för region Stockholm på grund av intrånget ska bäras av exploitören.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Med anledning av inkomna synpunkter från Trafikförvaltningen kommer placering av Brohuset studeras vidare inför granskningsskedet. Det finns flera nybyggda bostadshus i södra Stockholm på ett avstånd närmare befintliga spår än detta förslag och kontoret vill fortsatt studera om nuvarande placering är tekniskt genomförbar. Påverkan på SL:s rättigheter kommer att redovisas i planbeskrivningen. Konsekvenser på drift och underhåll av spåranläggningen kommer att förtydligas. Risk för urspårning kommer att utredas. Bestämmelse angående stomljud och buller från tunnelbanan justeras på plankartan. Hantering av skyfalls ses över för att säkra att tillkommande bebyggelse inte ger ökad risk för översvämning av spårområdet, samt om det finns rimliga förutsättningar att ytterligare att minimera framtida risker för tunnelbanan. Stadsbyggnadskontoret har vidarebefordrat Trafikförvaltningens medskick kring genomförandeskedet och de avtal som behöver införas till byggaktören.

Tillgänglighet

Lantmäterimyndigheten anser att det inte är godtagbar tillgänglighet för Brohuset med p-plats i garage i västra kvartershuset.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kommer att studera parkering för rörelsehindrade och tillgänglighetskrav för Brohuset men delar inte lantmäterimyndighetens syn på placering av parkering. Parkering i västra kvartershuset nås via en tillgänglig koppling med en passage på cirka 20 meter över en gångvägsyta.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall lyfter att befintligt dagvatten- och spillvattenledningssystem har kapacitetsbrist i nuläget. Anslutning av planerad exploatering kan inte göras utan åtgärd. SVOA planerar att

genomföra flödesmätning och kalibrera de hydrauliska modeller som finns för området under sommaren och hösten 2024. Resultatet från dessa undersökningar kommer ge en bättre bild av vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra planen.

Befintligt vattenledningssystem i området har kapacitet att förse planerad exploatering.

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar trycknivå + 95 m. Vid normalt anordnande av installationen kan det innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån + 80 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av SVOA.

Avledning av spillvatten med självfall tillåts ej för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA.

Var anslutningspunkter kan beredas kommer att utredas under vidare arbete med detaljplanen. För spill- och dagvatten är det av stor vikt att se över om SVOA kan säkra en fungerande avledning från planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret skickar vidare SVOAs synpunkter kring ledningsnät och krav för anslutning till byggaktörerna.

Dagvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför att SVOA och exploateringskontoret har innan samråd diskuterat hantering av dagvatten och skyfall inom planområdet. Utifrån de skyfallsmodeller och hydrauliska dagvattenmodeller som är tillgängliga i nuläget är det stora volymer vatten som behöver hanteras. Vidare diskussioner och arbete krävs. Resultat från planerade utredningar på SVOA:s befintliga ledningssystem kommer ge viktig input inför detta arbete. Se rubrik Befintliga Va-anläggningar.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har granskat dagvattenutredningen utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar. SVOA lyfter att ett antal punkter behöver läggas till och/eller förtydligas:

- Området ingår i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Utredningen behöver därför se till att dagvattenhanteringen uppfyller skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde.
- Förtydliga möjligheterna till infiltration utifrån geologi, grundvatten- och markförhållanden.

- Infiltrationsmöjligheterna kan ha betydelse för val och storlek av anläggning för fördröjning utöver åtgärdsnivån.
- Hur avvattnings sker via ledningsnät saknas och bör läggas till.
 - Förtydliga om det finns behov att ta hänsyn till utbyggnadsplaner uppströms och nedströms planområdet. Detaljplanen får inte försämma för närliggande områden.
 - Föroreningar bör presenteras för befintlig och planerad situation utan- och med åtgärder för både halter och mängder.
 - Stadens skyfallskartering för ett 100-årsregn bör läggas till i översvämningsanalysen.
 - Flöden efter åtgärder saknas och bör läggas till. Utredningen bör förtydliga vilka förutsättningar som legat till grund för att en fördröjning ned till befintligt 10-årsregn behöver ske.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredningen kommer att ses över och kompletteras till granskningen. Staden kommer att ha vidare diskussioner med SVOA:

El/Tele

Ellevio AB har lokalnät 0,4 och 11 kV i planområdet. Befintliga anläggningar ska beaktas. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Områdesansvarig på Ellevio önskar tidig kontakt för avstämning av effektbehov och ledningssamordning.

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av planförslaget. Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret skickar vidare Ellevios synpunkter kring lokalnät och önskemål på tidig kontakt till byggaktörerna.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme, byggherre bör kontakta Stockholm Exergi i tidigt skede.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret skickar vidare Exergis kontaktuppgifter till byggaktörerna.

Avfallshantering

Trafikkontoret lyfter att i planbeskrivningen anges att kassuner för hushållssopor anordnas på två platser i anslutning till entréer på Aspsätravägen och Björksätravägen. I nuläget är det tillåtet att parkera på Aspsätravägens östra sida, alltså motsatt sida från planområdet. För att möjliggöra avfallshämtning på Aspsätravägen behöver gatans parkering regleras om, alternativt behöver en ficka för angöring tillskapas på gatans västra sida. På Björksätravägen, där parkeringsförbud råder i båda körriktningarna, bör angöring för avfallsfordon intill projektet fungera. Det detaljerade stoppläget behöver dock utredas närmare inom projektet. Den befintliga, dubbelsidiga avsmalningen på gatan kan komma att behöva flyttas eller byggas om.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sophantering och möjlighet till frågan om parkeringsficka kommer att studeras vidare.

Räddningstjänst

Storstockholms Brandförsvär lyfter att i planbeskrivningen står det att SSBF tidigare endast inkommit med generella synpunkter och inget att erinra. Detta stämmer inte då vi i tidigare hade flertalet synpunkter gällande bland annat risker kopplat till tunnelbanan samt träbyggnad. Det är i så fall stadens beslut att gå vidare med hantering av risker eller inte. SSBF ser fortfarande risker med dessa utformningar och beskriver dessa igen nedan.

Storstockholms Brandförsvär lyfter att det planeras för garage under innergårdarna. Baserat på planhandlingarna ser det ut som att det inte är tanken att SSBF ska kunna köra in på innergårdarna med våra fordon. Om det är tanken att räddningsfordonen ska kunna göra det, till exempel för att avståndet till angreppspunkter inte ska bli för långt eller för att kunna använda stegutrymning, så behöver bjälklaget ha tillräcklig bärighet för att klara den extra belastningen.

De nya bostäderna föreslås uppföras med en stomme och fasad av trä. Fasad i trä kan ge mer omfattande fasadbränder vilket innebär att räddningstjänsten behöver ha åtkomlighet med höjdfordon till samtliga träfasader, även på innergårdar, för att ges möjlighet till en effektiv släckinsats. Ska innergården vara körbar för räddningsfordon behöver körbart bjälklag beaktas. Vid brand i den bärande träkonstruktionen blir brandförloppet långvarigare då det är svårare att upptäcka och svårare att släcka. Det innebär att det kan bli mer omfattande räddningsinsatser under en längre tid.

Utrymning är en fråga som det i många fall är bra att ha tänkt igenom redan i planprocessen, annars finns det en risk att detaljplanen inte tillåter de förutsättningar som sedan krävs för att

SSBF ska kunna genomföra räddningsinsatser eller för att få till ett fungerande byggnadstekniskt brandskydd.

I underlaget finns inget beskrivet om utrymningslösningen. SSBF vill därför påpeka att utrymning utan räddningstjänstens inverkan är att föredra, så kallade säkra trapphus, exempelvis Tr2.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Garagetaket är inte planerat av vara körbart. Garaget ligger dock bara under del av gård. Alla hus har Tr2- trapphus. Risk för brand med trähus och utrymning kommer att studeras vidare inför granskningsskedet.

Skötsel, renhållning och underhåll

Trafikkontoret anser att ansvar för drift och underhåll av tillkommande skyfalls- och dagvattenanläggningar behöver tydliggöras i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer att tydliggöra ansvar för drift och underhåll av dagvattenanläggningarna i planbeskrivningen.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen lyfter att planområdet är utsatt för buller från Björksätravägen i norr och från tunnelbanan i väster. Kvartershusen utsätts för ekvivalent ljudnivå under 60 dBA vid alla fasader. Brohuset är däremot utsatt för mycket höga ljudnivåer. Ekvivalent ljudnivå beräknas till 61-65 dBA vid tre av byggnadens fyra fasader och maximal ljudnivå beräknas bli 81-85 dBA mot tunnelbanan och 76-80 dBA för en stor del av övriga fasader. I närheten av planområdet finns en skjutbana som medför skottbuller.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa även påverkan från buller från skjutbanan och göra en sammanvägd bedömning av samtliga bullerkällor och redovisa denna i planbeskrivningen. Vid behov behöver kommunen anpassa planförslaget och/eller införa planbestämmelse för att säkerställa planens lämplighet utifrån människors hälsa.

På plankartan finns en generell bestämmelse, m1, som syftar till att säkerställa att riktvärden enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnaden klaras. Bestämmelsen gäller vid alla de planerade bostadshusen. Eftersom bestämmelsen är generell, så behöver det tydligt framgå av planbeskrivningen hur bostäderna ska utformas så att bestämmelsen kan följas. Där tillgång till ljuddämpad sida krävs behöver planbeskrivningen redovisa exempel

på planlösningar och tydligt peka ut vilken sida som klarar riktvärdena för ljuddämpad sida. Planbeskrivningen redovisar planlösningar för Brohusets garageplan, entréplan och normalplan. I redovisad planlösning för normalplanet klarar inte lägenheten i byggnadens nordöstra hörn kraven enligt trafikbullerförordningen. Till detaljplanens nästa skede behöver det tydligt framgå av planbeskrivningen hur bostäderna behöver utformas för att klara kraven, samt var den ljuddämpade sidan är. På grund av de höga ljudnivåerna behöver kommunen också redovisa beräknade ljudnivåer för varje våningsplan.

Länsstyrelsen lyfter att Brohuset är planerat i ett utsatt läge och kommer bli utsatt för mycket höga ljudnivåer på grund av det korta avståndet till tunnelbanan. Dessutom finns risk för störande vibrationer. Länsstyrelsen noterar att kommunen föreslår endast enkelsidiga småbostäder mot den värst utsatta fasaden för att klara riktvärdena enligt trafikbullerförordningen. Bostäderna ligger med fasad mot sydväst och kommer att utsättas för solinstrålning och risk för höga temperaturer. I sådant läge är behovet av att kunna vädra extra stort samtidigt som de mycket höga ekvivalenta ljudnivåerna innebär ett hinder för vädring. Det finns risk för att bostäderna blir svårbeboeliga.

Länsstyrelsen lyfter att plankartan anger att ”Byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage.” Vid en vibrationsnivå på 0,4 mm/s är vibrationen kännbar. Kommunen behöver säkerställa att störande vibrationer inte medför olägenhet för boendes hälsa, särskilt med anledning av den omfattande tunnelbanetrafiken intill planområdet. Kommunen behöver därför i planbestämmelsen ange 0,3 mm/s som den vibrationsnivå som ej ska överskridas i bostadsrum.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter att planområdet utsätts för trafikbuller, men löper även en potentiell risk att utsättas för buller från andra verksamheter. I plankartan regleras skydd mot störning genom en uppräkningslista av de riktvärden som återfinns i trafikbullerförordningen. Det framgår emellertid aldrig att bestämmelsen avser just trafikbuller vilket MHN anser att det bör göra.

Vidare lyfter MHN att redovisade planlösningar i bullerutredningen och planbeskrivningen skiljer sig åt. Planbeskrivningen gör gällande att föreslagen bebyggelse klarar riktvärden i trafikbullerförordningen utan några avsteg i form av tekniska lösningar. MHN gör dock tolkningen att de i planbeskrivningens redovisade tvårummare om 45 kvm i det nordöstra hörnet av Brohuset inte klarar dessa riktvärden. Lägenheterna får inte 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid samtliga fasader och har i förlängningen inte

hälften av bostadsrummen vända mot en ljuddämpad sida med under 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

Trafikbullerförordningen har riktvärden som ska uppfyllas för som minst en gemensam uteplats, om en sådan ska anordnas ”i anslutning till byggnaden”. Av bullerutredningen går endast att utläsa att en sådan uteplats kan anordnas inom det östra kvartershuset. Inom det västra Brohuset bedöms inte samtliga lägenheter ha tillgång till en egen eller gemensam uteplats i anslutning till byggnaden som klarar dessa riktvärden. MHN ställer sig frågande till att lägenhetsinnehavare i Brohuset ska nyttja en ljuddämpad uteplats i ett annat kvarter, som är avskild av allmän plats.

Med de planlösningar som presenteras i dagsläget förläggs det enkelsidiga lägenheter under 35 kvm mot tunnelbanespåret inom hela Brohuset, med höga ekvivalenta och maximala ljudnivåer som följd. Även om trafikbullerförordningen medger detta anser MHN att nuvarande utformning av byggnadskroppen med trapphus och korridor som skär av möjligheten till genomgående lägenheter är olycklig. MHN förespråkar primärt genomgående lägenheter där minst hälften av bostadsrummen är vända mot en bullerdämpad sida. MHN har genom tillsynen erfarenhet av störningar hos boende nära tunnelbana.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planbestämmelsen i plankartan avseende trafikbuller bör förtydligas. Planhandlingarna bör kompletteras för att tydliggöra hur riktvärden för trafikbuller ska klaras. Planhandlingarna bör kompletteras för att tydliggöra hur potentiell störning från den nya ishallen, befintlig idrottsanläggning samt den närliggande skjutbanan ska beaktas. Planbestämmelsen i plankartan avseende stomljud bör ses över.

I planbeskrivningen respektive bullerutredningen framgår att ventilationsanläggningen för den nya ishall som ska byggas på andra sidan Björksätravägen dimensioneras för att innehålla zon A (vid planerade bostäder) enligt Boverkets vägledning för industribuller. Det framgår att ishallens bullerkällor kommer att bevakas och kartläggas i den fortsatta projekteringen och eventuella åtgärder att dimensioneras. Det framgår vidare att avtal kommer att slutas mellan bostadsexploatörerna och kommunen. I dessa avtal regleras bostadsexploatörernas möjligheter att utföra bullerdämpande åtgärder även inom den befintliga idrottsanläggningen.

Det framgår även av planbeskrivningen att skottbuller uppkommer från skjutbanan 340 meter öster om planområdet. Skjutbanan har en omfattande verksamhet och klagomål från närboende på skottbuller har framförts till miljöförvaltningen. Det framgår inte av planhandlingarna om buller från skjutbanan utgör en risk för

störning vilket MHN anser behöver utredas och eventuella åtgärder vidtas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter att plankartan har en planbestämmelse som reglerar att stomljud i boningsrum inte ska överskrida ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage. Enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för buller och vibrationer (fastställd 2022-11-29) bör stomljud för bostadsrum vid tunnelbanan inte överskrida 32 dBA (FAST).

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer till granskningen att komplettera planbeskrivningen med planlösningar och förtydligande text om hur bullerkravet klaras. Bestämmelsen m1 för buller från spåret kommer att förtydligas. Bestämmelsen för stomljud kommer att justeras och buller från skjutbanan utredas.

Risk

Farligt gods, risker kring ishall

Länsstyrelsen lyfter att enligt planbeskrivningen planerar kommunen för en ny ishall på Sättra idrottsplats. Vid ishallar finns kylanläggningar som ibland använder ammoniak eller andra farliga ämnen som köldmedium. Kommunen behöver redogöra för eventuella risker med den nya ishallen och vid behov reglera skyddsåtgärder i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer utreda risk från närliggande idrottsverksamhet och ishall inför granskningen.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Storstockholms Brandförsvär lyfter att i planbeskrivningen står det att risker har beaktats i planarbetet och att risker kring tunnelbanans närhet finns. Men samtidigt nämns det att kontoret bedömt att det inte föreligger någon risk för olyckor.

Det framgår inte vad den bedömningen baseras på. Om det finns en riskanalys, urspårningsanalys eller liknande, rekommenderar SSBF att denna refereras till eller bifogas underlaget, annars rekommenderar SSBF att en sådan tas fram. Om man har utgått från en riskanalys eller liknande för en annan detaljplan så behöver det tydligt motiveras varför förutsättningarna är så pass lika att det går att återanvända den för aktuell plan.

I planbeskrivningen står det att bebyggelsen har utformats för att beakta riskerna som tillkommer med tunnelbanan men det framgår inte på vilket sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Risk om urspårning kommer att utredas och redovisas i planbeskrivningen under gränskrigsskedet.

Förorenad mark

Länsstyrelsen lyfter att inom planområdet finns föroreningar i halter som överstiger det generella riktvärdet för känslig markanvändning. Kommunen anger i planbeskrivningen att dessa kan schaktas bort. Inför detaljplanens nästa skede behöver kommunen beskriva hur de avser att hantera påträffade föroreningar. Om åtgärder är nödvändiga för att platsen ska bli lämplig behöver ni på plankartan säkerställa att dessa genomförs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att i planhandlingarna beskriva med avseende på vilka föroreningar och var det finns ett åtgärdsbehov vid planerad markanvändning. Handlingarna kompletteras med föroreningarnas utbredning, ett förslag på mätbara åtgärds mål samt en möjlig åtgärds metod som är genomförbar.

Översvämning

Länsstyrelsen lyfter att delar av den föreslagna bebyggelsen är placerad på områden med befintlig översvämningssrisk vid ett 100-årsregn med klimatfaktor. Kommunen planerar att kompensera för den volym av lågpunkten som blir bortbyggd samt den ökade andelen hårdgjord yta genom en torrdamm i planområdets södra del. Enligt planbeskrivningen är det totala behovet av skyfallsvolym för planerad bebyggelse inom kvartersmark mellan 600 och 1 050 kubikmeter beroende på skyfallets varaktighet. Kommunen behöver till detaljplanens nästa skede fastställa vilken volym torrdammen behöver ha för att undvika ökad översvämningssrisk nedströms planområdet och redovisa denna volym i planbeskrivningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att skyfallssituationen på platsen har utretts och att man framöver ska följa upp detta mot eventuella avvikelser i stadens nya skyfallmodell. Miljö- och hälsoskyddsnämnden delar bedömningen att detaljplanens föreslagna exploatering som minst inte ska försämra skyfallssituationen på platsen. MHN anser att även möjligheten till att göra förbättringar i befintlig miljö i varje fall bör beaktas. Att se över om det finns möjlighet att skala upp föreslagna skyfallslösningar samt erhålla finansiering genom andra medel. Ytor att göra flödesfördröjande åtgärder på är begränsade varpå de platser som finns att tillgå bör utnyttjas effektivt. Redan i befintlig situation riskerar tunnelbanespåren att stå under vatten. Det framgår

inte heller vilka konsekvenser det skulle kunna få på tunnelbanetrafiken om trafikförvaltningens nätstation skulle stå i vatten.

Storstockholms Brandförsvär lyfter att SSBF:s fordon kan köra igenom maximalt 0,2 m vatten givet att det inte är strömmande vatten. Polis och ambulans har liknande förmåga. Därför är det av vikt att under projektering beakta risken för översvämning och ansamlande av vatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till granskningen kommer riskutredningen att ses över och kompletteras. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att reglera erforderliga åtgärder för skyfallshantering på plankartan. Det totala behovet av skyfallsvolym för planerad bebyggelse inom kvartersmark kommer att förtydligas. Till granskning kommer planbeskrivningen att förtydligas avseende räddningstjänstens framkomlighet vid skyfall.

Elektromagnetiska fält

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter att söder om planområdet finns en nätstation som tillhör trafikförvaltningen. Det framgår av planbeskrivningen att avståndskravet har beaktats vid placering av byggnadskropparna. MHN anser att planhandlingarna bör beskriva hur risken för elektromagnetiska fält från närliggande nätstation har beaktats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avståndskravet till nätstationen kommer att redovisa i planbeskrivningen.

Miljö- och klimataspekter

Hållbarhet och klimat

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att stadens åtgärdsnivå för dagvatten efterlevs om föreslagna åtgärder genomförs. En av nu erforderliga åtgärder inom Brohuset är ett delvis vegetationsbeklätt tak. MHN anser att plankartan bör kompletteras med en utförandebestämmelse om att en viss procent av taket ska vara vegetationsbeklätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer att studera utförande av vegetationsbeklätt tak.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen lyfter att i den marktekniska undersökningsrapporten redovisas markföroreningar i jord i halter över nivån för känslig markanvändning (KM). Grundvattenproverna innehöll stora mängder partiklar och uppmätta halter visar på att grundvattnet är påverkat i hög grad enligt SGU:s bedömningsgrunder. Bland annat var halten av fosfor i grundvattenproverna anmärkningsvärt hög. Infiltration av dagvatten genom förorenad mark kan laka ut föroreningarna. Om grundvatten som är förorenat tränger in i dagvattenanläggningar så kan det innebära att föroreningarna från grundvattnet transporteras med dagvattnet till mottagande vattenförekomst. Recipient för planområdet är Mälaren-Fiskarfjärden. Mälaren-Fiskarfjärden har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. För att nå miljökvalitetsnormer för vatten behöver kommunen i planbeskrivningen visa att den tänkta dagvattenhanteringen inte påverkas negativt av de förekommande föroreningarna. Om det krävs åtgärder för att undvika detta behöver kommunen även beskriva dessa i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen lyfter också att i planbeskrivningen är gröna tak redovisat som en del av den föreslagna dagvattenhanteringen för att uppnå åtgärdsnivån om 20 mm fördröjning. Fördröjningen av dagvatten från gröna tak utgör 8 kubikmeter av de totalt 82 kubikmeter som krävs för att uppnå åtgärdsnivån för kvartersmarken. I dagvattenutredningen är ett grönt tak med ett jordlager med en mäktighet överstigande 15 centimeter föreslaget för att nå nödvändig magasinering förmåga. Om gröna tak är en del av det som krävs för att följa åtgärdsnivån behöver kommunen säkerställa att rätt typ av grönt tak kan anläggas. Kommunen behöver därför komplettera plankartan med en bestämmelse som säkerställer att bjälklaget utförs med en tillräcklig bärande kapacitet.

Arbete i och med förorenade massor eller förorenat grund- eller ytvatten kan utgöra en risk för vattenförorening och arbetena omfattas därmed av prövning enligt Östra Mälarens vattenskyddsföreskrifter. Med anledning av påträffade föroreningar i både grundvatten och mark behöver kommunen ta ställning till om genomförandet av detaljplanen medför en risk för vattenförorening. Detta före planerade åtgärder utförs. Risk för vattenförorening definieras som en inte obetydlig eller ringa risk för tillförsel eller spridning av förorenande ämnen till yt- och grundvatten inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Det vill säga risken avser tillförsel eller spridning till yt- och grundvatten inom vattenskyddsområdets gränser och inte endast i relation till Mälaren som vattentäkt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till granskning kommer dagvattenutredningen att revideras avseende Länsstyrelsens synpunkter. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att uppdatera planbeskrivningen med föroreningsbelastningen.

Social hållbarhet**Barnrättsperspektivet**

Utbildningsförvaltningen lyfter att det inte framgår i förslaget om antalet bostäder har förändrats jämfört med det totala antalet bostäder som planerats inom Fokus Skärholmen. Om det planeras fler bostäder än vad som ingår i underlaget till befolkningsprognos 2045 kan det påverka skolbehovet, om inte så omfattar den planering som finns för området de nya bostäderna och ingen ytterligare åtgärd krävs för att tillgodose skolbehovet i Skärholmen.

Bostadsrättsföreningen Aspsätra 1 ser en ökad risk för olyckor vid in- och utfart till fastigheten Aspsätra 1, särskilt med tanke på den betydande nivåskillnaden mellan tomt och väg samt den skymda sikten på grund av parkeringen på Aspsätravägen.

Bostadsrättsföreningen anser att det är av vikt att uppmärksamma att den nuvarande byggverksamheten, i kombination med rådande svårigheter, innebär en ökad risk för områdets invånare, särskilt barnen, på grund av den biltrafiken. Bostadsrättsföreningen önskar att staden i det fortsatta planarbetet överväger hastighetsdämpande åtgärder för Aspsätravägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Antalet bostäder i pågående detaljplaner ligger till underlag för de årliga sammanställningar som kontoret ger till underlag för framtida befolkningsprognoser.

Stadsbyggnadskontoret skickar önskemål om hastighetsdämpande åtgärder på Aspsätravägen till Trafikkontoret som är ansvarig myndighet för gator.

Jämställdhet och trygghet

Privatperson 2 anser att befintlig gångtunnel bör bevaras och utföras på så sätt att den känns trygg.

Privatperson 3 hoppas att det finmaskiga gatunätet bevaras och de gröna promenaderna utvecklas till tryggare stråk.

Privatperson 4 anser att Sättra är ett område som drabbats hårt av gängkonflikter. Det märks också på bostadsmarknaden där det ex just nu är svårt (i vissa fall omöjligt) att sälja bostäder. Människor är helt enkelt rädda för att flytta hit. Om man då bygger i ett sådant

område måste bostäderna vara fina och attraktiva. I andra mer populära områden kan man kanske bygga lite som man vill och folk kommer vilja flytta dit ändå. Så är det inte här. Bygg gärna i en stil som håller över tid och som går fint ihop med 60-talsstilen som finns här i vårt område.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Befintlig gångtunnel kommer att bevaras och tryggheten vid gångtunneln bedöms öka med bostadshus med entréer, fönster och förgårdsmark mot stråket. Kontoret ser att det i hela staden är viktigt att forma attraktiva och trygga stadsmiljöer.

Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter

Privatperson 2 konstaterar att samtliga bilder och planer på de nya bebyggelserna i området, som visats och funnits de senaste åren är närmast omöjliga att förstå och uttyda. Privatperson 2 lyfter att vykortet skickats sent, tre dagar innan samrådsmötet och folk som jobbar kvällstid hade inte möjlighet att delta på samrådsmötet, bilder och illustrationer på hemsidan har varit otydliga och svåra att privatpersoner kunna orientera sig om planområdet och läget.

Privatperson 5 anser att det blir trångt att bygga hus vid Björksätravägen. Parkeringsplatsen för många boende försvinner och Sättra-bilden förstörs om uppförs så många lägenheter. Hälften räcker bra. Dessutom är husen nära både t-bana och väg.

Privatperson 5 är negativ till planförslaget och föreslår att den gamla skolan på andra sidan vägen, där det ju finns många tomma lägenheter, bör utnyttjas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att information om samråd och planförslag funnits tillgänglig för boende och övriga medborgare. Det fanns flera alternativa sätt att få information om det öppna huset. Samrådsbrev med information om tid och plats skickades ut den 9 maj till berörda sakägare och boende enligt fastighetsförteckningen. Planhandlingar och information om öppet hus fanns tillgängliga på stadens hemsidor "Stockholm växer" och "Bygg-och plantjänsten" från 14 maj då samrådstiden börjades.

Annons om samråd och samrådsmöte i form av öppet hus publicerades i lokaltidningen Mitt i Skärholmen den 18 maj 2024.

Kontoret delar synpunkten att vykortet hade skickats lite sent till boende i närområdet.

Kontoret anser att i planbeskrivningen finns orienteringskarta, flygbild och annat illustrationer med planområdet markerat och gatunamn för att boende ska kunna orientera sig.

Att ett fåtal allmänna parkeringsplatser på gatumark tas bort bedöms vara en rimlig konsekvens av att skapa nödvändiga funktioner för fler bostäder i staden. Gatuparkering är inte reserverade platser och parkering till boende bör möjliggöras inom kvartersmark. En konsekvens av förtätningen i ett område kan bli konkurrens om gratis parkeringsplatser, vilket är vanligt i en storstad och bör accepteras. Tillkommande bostäder bedöms inte ha en belastning på parkeringsplatser på gatumark då boende och besöksplatser anordnas i garage. De här åtgärderna ligger i linje med stadens mål att bygga 140 000 bostäder före 2035 och att minska biltrafiken med 30 procent fram till 2030.

Övriga frågor

Avtal

Exploateringskontoret lyfter att det är av vikt att detaljplanen inte antas innan överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse tecknats mellan kommande tomträttsinnehavare och exploateringskontoret samt exploateringsavtal tecknats mellan ägare till Björksätra 1 och exploateringskontoret.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) lyfter att i framtiden planbeskrivning står det, under rubrik Utbyggnad vatten och avlopp, att ”åtgärder i befintligt ledningsnät regleras i avtal mellan byggaktören och respektive ledningsägare”. SVOA önskar förtydligande av detta under vidare arbete.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Text om avtal kommer att förtydligas i planbeskrivningen.

Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Luftfartsverket
- Försvarsmakten
- SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB
- Trafikverket
- Swedavia
- Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor
- Stockholm Exergi
- Skanova
- Stokab

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till ett planförslag som tydligt bidrar till översiktsplanens mål om en sammanhängande stad och till en socialt hållbar stadsmiljö, genom att cirka 220 bostäder i olika storlekar och många entréer mot gatan tillförs i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge. Planen syftar till att bevara befintlig gångtunnel.

Under samrådet har ett flertal remissinstanser lyft att frågor kring risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering, miljökvalitetsnormer för vatten, gestaltning och naturmiljö behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret kommer att se över frågorna till granskning. Två remissinstanser samt två privatpersoner har kommenterat att gestaltningen behöver bearbetas. Till granskning kommer gestaltningen att bearbetas vidare.

En privatperson har lyft frågan att befintlig gångtunnel bevaras och blir tryggare, vilket görs inom planen. En bostadsrättsförening i närområdet önskar hastighetsdämpande åtgärder på Aspsätravägen vilket kommer att diskuteras med trafikkontoret.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro

Enhetschef

Tara Nezhadi

Stadsplanerare