

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Drevern 1 i stadsdelen Sköndal,

Dp 2020-00580

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets	
ställningstaganden	4
Allmänt om samrådet och planprocessen	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	5
Arkitektur och gestaltning	10
Skala	11
Kulturmiljö	14
Sociala frågor	16
Parker och grönområden	18
Offentlig service	20
Kommersiell service	22
Gator och trafik	23
Tillgänglighet	32
Teknisk försörjning	32
Hälsa och säkerhet	38
Skyddsrum	42
Miljö- och klimataspekter	44
Fastighetsbildning	45
Övriga frågor	46
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	48
Föreslagna förändringar	49
Inkomna synpunkter	52

Sammanfattning

Samrådsförslaget innehåller en blandad bebyggelse med cirka 450 bostäder, förskola, centrumändamål i bottenvåningar och ett parkeringshus. Bebyggelsen placeras i tre kvarter separerade av gator och park för skyfallshantering. Ett högre hus markerar entrén för Skarpnäck från Sköndal i söder. Planområdet omfattas av både kommunal och privat mark.

Planförslaget var på samråd 22 november 2022 till 9 januari 2023. Under samrådet har 120 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller bebyggelseskala, bulleranpassning och skyfall. En majoritet av sakägare och övriga boende motsätter sig inte en exploatering av platsen, men anser att samrådsförslaget har en allt för hög exploatering, skala och en olämplig trafiklösning.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: kvartersstruktur, gatuutformning, bebyggelseskala och gestaltning. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Bebyggelseskalan sänks för att passa in bättre i omgivningen. Utgångspunkten kommer vara en sammanhållen skala om 4-5 våningar med inredningsbar takvåning.
- Parkeringshuset i kvarter C minskar i storlek och dess placering ses över.
- Bebyggelsens placering ges ett större respektavstånd till skyddsvärd natur och Tyresövägen.
- Kvarter B och C slås samman till ett storgårdskvarter för att hantera buller samt skapa en bättre boendemiljö.
- Pudelgränd förlängs och ansluter till Gråhundsvägen i söder, för att möjliggöra en sammanslagning av kvarter B och C.
- Den förändrade kvarterstrukturen föranleder till att skyfallsparken i kvarter A får en ny placering.
- Gångvägen söder om kvarter C utmed Tyresövägen breddas för att bli en trygg passage.
- Höghuset i kvarter C sänks för att underordnas befintliga höghus i Skarpnäck.
- Föreslagen gångväg i planområdets västra del studeras om för att öka tillgängligheten.

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

Stadsbyggnadskontoret

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder, lokaler och handel för centrumändamål, parkering och förskola. Planen ska stärka det strategiska sambandet mellan Skarpnäck och Sköndal genom att skapa ett mer sammankopplat gatunät med målpunkter och mötesplatser.

Planen syftar även till att skapa tät bebyggelse längs Gamla Tyresövägen, som föreslås omvandlas till en stadsgata av lokal karaktär med intentionen om att tydliggöra entrén till Skarpnäck från Sköndal i söder. Bebyggelsen utgör en del av Skarpnäcks nya årsring och ska därför samspela med Skarpnäcksstadens bebyggelsestruktur och arkitektoniska uttryck. Bebyggelsen placeras med markerade entrépartier och lokaler mot gata. Planens syfte är även att bevara två skyddsvärda ekar.

Planförslaget möjliggör blandad bebyggelse med cirka 450 bostäder i flerbostadshus, verksamheter i bottenvåning, förskola och parkeringshus. Den nya bebyggelsen ordnas i tre nya kvarter med egna bostadsgårdar. Förslaget innebär att befintliga dagligvaruhandels- och verksamhetslokaler med tillhörande markparkering rivs och ersätts med ny bebyggelse. Nuvarande dagvaruhandel får en ny lokalisering inom planområdet. Planförslaget innebär att en ny park med rekreativa inslag tillskapas utmed Gamla Tyresövägen. Parken avses även ha funktionen som skyfallsyta. Nya gator för gång, cykel och bil skapas genom förlängning och omläggning av befintligt gatunät. I korsningen av Gamla Tyresövägen och Flygledargatan föreslås en högre byggnad i 16 våningar för att tydliggöra entrén till Skarpnäck söderifrån.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan 22 november 2022 till 9 januari 2023. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i lokalen Fyrkanten, Fleminggatan 4. Förslaget visades också i Skarpnäcks kulturhus, Skarpnäcks allé 25 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna *Mitt i Farsta* och *Mitt i Söderort, Hammarby, Skarpnäck* 26 november 2022. Utskick i form av flygblad skickades även ut till boende i norra Sköndal inför samrådsmöte. Samrådsmöte hölls 2022-12-08 i Skarpnäcks kulturhus där totalt cirka 60 personer närvarade.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Läsanvisning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter från sakägare, boende och organisationer som inkom under samrådet. Vilka yttranden som sammanfattningarna grundas på anges vid respektive rubrik med diarienumret. På grund av mängden inkomna yttranden, besvaras de synpunkter som inkommit ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Remissinstansers synpunkter besvaras inledningsvis och därefter föreningar och privatpersoner.

I slutet av dokumentet redovisas inkomna synpunkter i sin helhet, kopplat till diarienummer. För varje ämnesrubrik anges privatpersoners synpunkt med det registrerade diarienumret. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Allmänt om samrådet och planprocessen¹

Flera privatpersoner anser att berörda inte getts rimlig tid att bedöma effekterna och lämna synpunkter på förslaget.

Ett par privatpersoner menar att boende i norra Sköndal aldrig fick någon information om projektet i Skevrodsskogen. De ifrågasätter dialogprocessen.

Ett par privatpersoner anser sig vara sakägare med tanke på att de har sin garageplats intill Pudelgränd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen tas fram med standardförfarande enligt plan- och bygglagen. Samrådstiden är inte reglerad i lag.

Stadsbyggnadskontoret kan anpassa samrådets längd efter förutsättningarna i det enskilda ärendet. Vid standardförfarande är samrådstiden för detaljplaner inom Stockholms stad vanligtvis sex veckor. På grund av att samrådstiden sträckte sig över jul- och nyårshelgerna förlängdes samrådstiden till sju veckor vilket bedöms vara tillräckligt. Information om samrådet har bland annat publicerats i lokaltidning och genom utskick till boende i närområdet.

Kommunen är skyldig att informera om byggnadsprojekt till samrådsplatsen, det vill säga fastigheter som angränsar direkt till det aktuella planområdet. Detaljplanen för Skevrodsskogen (andra

Med privatperson avses yttranden med dnr 48, 71, 101, 121, 122, 130, 154 och 161

sidan Gamla Tyresövägen) har föregått processen för denna detaljplan. Den detaljplanen har upprättats med standardförfarande i enlighet med plan- och bygglagen.

Sakägarkretsen har i detta fall bedömts vara de hushåll som angränsar direkt till planområdet. Även hushållens respektive samfällighetsförening (Kungspudeln och Gråhunden) utgör en del av sakägarkretsen.

Allmänt om förslaget och utvecklingen²

Region Stockholm, trafikförvaltningen konstaterar att planen ligger inom strategiskt stadsutvecklingsområde enligt RUFS 2050, med potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Region Stockholm bedömer att planförslaget är i enlighet med RUFS 2050.

Farsta stadsdelsnämnd är positiva till att området bebyggs och att exploateringen till stor del sker på mark som redan är ianspråktagen, som exempelvis Hemköps kundparkering. Placering och utformning av vissa hus behöver studeras vidare

Skarpnäcks stadsdelsnämnd ser positivt på att planen bidrar till en förbättrad gatumiljö och bättre koppling mellan Skarpnäck och Sköndal. Gång- och cykelkopplingarna förstärks och görs säkrare och attraktivare.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planförslaget bidrar med positiva miljöaspekter såsom förbättrad dagvattenhantering samt att gröna gårdsmiljöer och parker tillförs ett idag hårdgjort område. Särskilt den nya parken bedöms kunna bli ett positivt inslag som bidrar med grönska, rekreation och skyfallshantering.

Flera privatpersoner är generellt positiva till planförslagets intentioner om att förtäta platsen, till kvartersstrukturen, skalan och att en ny förskola tillskapas. Vidare benämns det som positivt att planen levandegör området och skapar bättre kopplingar till Skarpnäck, bidrar till bra och varierande arkitektur samt att ett högre hus markerar entrén.

Skönhetsrådet avstyrker planförslaget i föreliggande form då de anser att föreslagen exploatering är för kraftig på den aktuella platsen. Även Kungspudeln's samfällighetsförening och Gråhundens

² Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 48, 58, 59, 69, 70, 71, 73, 81, 97, 100, 101, 106, 110, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 127, 130, 134, 145, 147, 149, 159, 161, 162 och 163

samfällighetsförening anser att planförslaget medför en alltför stor förtätning av området.

Skönhetsrådet ställer sig tveksam till utformningen av kvarter B då bostäderna är svårt bullerutsatta från Tyresövägen och placerade för nära de två ekarna samt att bostadsgården blir för trång och mötet med radhusbebyggelsen alltför hårt. *Ett par privatpersoner* anser att bebyggelsen i kvarter B borde placeras efter befintlig sträckning för Gråhundsvägen för att slippa flytta ledningar och dylikt. *En privatperson* anser att kvarter B bör slutas.

Gråhundens samfällighetsförening anser att planförslaget bör inhämta inspiration från Skarpnäck vad gäller gemensamma ytor, träffpunkter och god tillgång till barnomsorg.

Gråhundens samfällighetsförening, Kungspudelns samfällighetsförening och flera privatpersoner efterfrågar vad de positiva effekterna blir för norra Sköndal.

En privatperson önskar mer fokus på service, matbutiker, restauranger och återvinning än fler bostäder. *Ett par privatpersoner* anser att planförslaget tillför några fördelar för området i form av service.

Ett par privatpersoner föreslår att bebyggelsen längst ned i kvarter A bör flyttas till Gamla Tyresövägen för att göra den föreslagna parkmarken soligare. Med aktuellt planförslag skymms solen. Vidare saknar de soffor som är föreslagna vid platsbildningen en funktion. Möjligtvis borde förskolan placeras här.

En privatperson vill hellre att det byggs i industriområdet närmast Flygledargatans södra sida.

Ett par privatpersoner anser att det generellt är för hög exploatering i planförslaget. *Ett par privatpersoner* belyser att det i Start-PM talades om 350-450 bostäder i planområdet. Då det i Skevrodret planeras för 475 bostäder och nu ytterligare 450 bostäder blir området sammantaget alltför exploaterat. *En annan boende* motsätter sig en tät bebyggelse på platsen. Ytterligare *ett par privatpersoner* är starkt kritiska till att det föreslås byggas så här pass mycket på platsen. *En annan boende* anser att förslaget stor i skarp kontrast till befintlig bebyggelse i närområdet och att platsen inte är lämplig för ny bebyggelse. *Flera privatpersoner* anser att förslaget inte tar hänsyn till norra Sköndal som område och dess unika karaktär.

Ett par privatpersoner tycker att det är oklart vilken upplåtelseform det planeras för och framhåller vikten av en blandning i området. *Flera privatpersoner* noterar att planbeskrivningen inte ger någon information om vad det är för lägenheter som ska byggas, exempelvis avseende storlek och antal rum. *Flera privatpersoner* är oroliga för att det endast kommer att bli hyresrätter i de nya flerbostadshusen.

Gråhundens samfällighetsförening anser att det bör förtydligas att området ligger i Sköndal och inte i Skarpnäck. *Flera privatpersoner* anser att det är felaktigt att benämna planförslaget som en entré till Skarpnäck när det ligger inom Farstas stadsdelsområde. Planområdet är dessutom inom norra Sköndal, vilken inte ska kopplas samman med Skarpnäck. *Flera privatpersoner* ställer sig frågande till kopplingen mellan norra Sköndal och planprogrammet för Bagarmossen och Skarpnäck.

Flera privatpersoner påpekar att dagens stadsplan endast möjliggör för maximalt tvåvåningar inom aktuellt planområde och att det således inte är tillåtet att bygga högre än så. *Flera privatpersoner* bifogar i sina yttranden en artikel från Svenska Dagbladet som belyser ett rättsfall där en föreslagen förtätning med högre bebyggelse inom ett villaområde avslogs trots att den detaljplanen inte reglerade bebyggelsehöjd. De boende anser av denna anledning att planförslaget är planstridig gentemot gällande stadsplan.

Ett par privatpersoner anser att planförslaget ger försämrade förutsättningar för barn.

Hyresgästföreningen önskar att en fritidslokal/verksamhetslokal medtas i planeringen inför granskning.

Ett par privatpersoner anser att det bör utredas ifall någon av de befintliga byggnaderna inom planområdet kan återanvändas istället för att rivas.

En privatperson önskar mer förgårdsmark mellan gata och bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget kommer tillsammans med utvecklingen av den östra delen av Gamla Tyresövägen bidra till att skapa en stadsgata av lokal karaktär. Runt Skarpnäcksstaden planeras flera flerbostadsprojekt där inriktningen kommer vara att få ett samlat arkitektoniskt grepp. Avvägningen i att anpassa bebyggelsen efter en låg skal har ställts emot mot att bidra till utvecklingen av den östra delen av Gamla

Tyresövägen för skapa en stadsgata liksom en bebyggelse med utgångspunkt i Skarpnäcksstaden. Flerbostadshus är motiverat av platsens kollektivtrafikhärläge. Planförslaget intentioner om omvandling av dagens karaktär är även i linje med stadens översiktsplan och program för Bagarmossen och Skarpnäck. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock, med anledning av inkomna synpunkter, att bebyggelsens höjdskala behöver omarbetas inför granskning för att bättre anpassas till den specifika platsens förutsättningar. Kontorets bedömning är även att en förändrad kvartersstruktur ska studeras. Flerbostadshus kommer fortsatt vara inriktningen för framtida bebyggelse på platsen. Läs mer under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande under Arkitektur och gestaltning.

Till granskning föreslås kvarter B och C slås samman till ett storgårdskvarter, med ett totalt sett minskat fotavtryck. Justeringen i strukturen möjliggör att kvarteren kan slutas. Ett storgårdskvarter ger förutsättningar för att uppfylla erforderliga riktvärden för trafikbuller, ett längre skyddsavstånd till både Tyresövägen och de två värdefulla ekarna samt kan skapa mer lättillgängliga och trygga gångstråk. Förändringen av kvartersstrukturen innebär att Pudelgränd och Gråhundsvägen kopplas samman.

Kontoret noterar synpunkten om fler gemensamma ytor, träffpunkter och barnomsorg, i likhet med Skarpnäck. Kontoret för dialog med fastighetsägare och stadsdelsförvaltningen om funktionerna på platsen.

Planförslaget möjliggör komplettering med fler lokaler för service än vad platsen har idag, där befintlig livsmedelsbutik ersätts av en ny inom planområdet. Den föreslagna bebyggelsen kommer även möjliggöra för en upprustning av gatunätet som blir mer gent sammankopplat, vilket möjliggör för tillgängliga och trygga gångstråk.

Kontorets bedömning är att nuvarande planförslag kommer bidra med flera positiva aspekter, bland annat i form av mer lokaler för publika verksamheter, trygga gång- och cykelstråk till platsen jämfört med idag. Inför granskning ska möjlighet till fler lokaler och butiker utredas.

Kvartersstrukturen för kvarter A kommer att studeras ytterligare i kommande skede. Den föreslagna parken flyttas in i kvarterstrukturen för att möjliggöra en mer sammanhängande grönsstruktur med bättre solförhållanden. Sol- och skuggstudier kommer att uppdateras och analyseras i kommande skede.

Skarpnäcks industriområde är i senaste översiktsplanen utpekad som verksamhetsområde med möjlighet till industri och störande verksamheter. Aktuellt planområde är utpekad för komplettering med bostäder i översiktsplanen. Föreslagen detaljplan omfattar endast utredning av platsens lämplighet inom föreslaget planområde.

I start-PM bedömde stadsbyggnadsnämnden att platsen ansågs vara lämplig att pröva för flerbostadsbebyggelse. I samband med detta gjordes en bedömning om antalet bostäder på bägge sidor om Gamla Tyresövägen. Under planprocessen har en högre exploatering bedömts vara lämplig med avseende på det kollektivtrafikhärläget och platsens förutsättningar.

Detaljplanen för planområdet reglerar inte upplåtelseformen, men intentionen med samrådsförslaget var att uppföra 80 procent bostadsrätter och 20 procent hyresrätter.

Planområdet ligger inom Farstas stadsdelsområde och området norra Sköndal. Planområdet ligger även på en plats som i översiktsplanen pekas ut som stadsutvecklingsområde för komplettering och med ett strategiskt samband mot Skarpnäck. Projektets koppling till Skarpnäck bedöms vara en del av den sammanhängande stadsmiljön för Skarpnäck tillsammans med projektet för Gamla Tyresövägen trots läget i Farsta.

Planförslaget innebär att en ny detaljplan föreslås för platsen. Det innebär att nuvarande stadsplan kommer att upphävas inom planförslagets planområde den dagen föreslagen detaljplan har laga kraft. Den framtida bebyggelse som föreslås på platsen kommer då prövas mot den nya detaljplanen.

Förslaget stärker och tillför trygga gång- och cykelstråk vilket leder till bättre förutsättningar för barn och unga att röra sig självständigt. I planförslaget föreslås även en genare koppling med upplysta vägar för gående och cyklister längs Flygledargatan till parken Skallet, vilket medför att barn även kan röra sig fritt till allmänna ytor från föreslagen bebyggelse.

Kontoret noterar önskan om fritidslokal för de boende. Inom föreslagen markanvändning kan lokaler för boende uppföras, men kommer inte att regleras som ska krav.

Kontorets bedömning är att befintliga byggnader behöver rivas för att kunna åstadkomma en kvartersstruktur som bidrar till planens syfte och de övergripande målen.

En bedömning avseende förgårdsmark kommer att göras i samband med den nya kvartersstrukturen.

Arkitektur och gestaltning³

Farsta stadsdelsnämnd anser att bebyggelsen bör bättre sammanvävas med Skarpnäcksfältets arkitektoniska prägel. Stadsmuseet är positiva till tegel som material, för att binda samman bostadsområdena. Gråhundens samfällighetsförening anser att det inte är lämpligt att utgå från Skarpnäcksstadens tegel. Ett par privatpersoner anser att de föreslagna materialvalen inte stämmer överensstämmer med norra Sköndal.

Skönhetsrådet önskar ett mer enhetligt materialval, med ett eller högst två fasadmaterial. Även Kungspudelns samfällighetsförening önskar mer homogent materialval i området.

Kungspudelns samfällighetsförening förordar en inriktning som tar utgångspunkt mellan byggnadsordningens vägledning för villastad och rådande plan i Sköndals områden söder om Drevern.

Ett par privatpersoner anser att parkeringshuset är alltför stort och riskerar att bli en otrygg plats.

En privatperson bedömer att en större variation i balkongmotiv och taklandskap bör studeras och önskar inga platta tak alls.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att den nya bebyggelsen bör utformas med ett sammanhållet arkitektoniskt grepp som bygger vidare på kvalitéer som återfinns i Skarpnäcksstaden och i närområdet. Sammanhållna arkitektoniska grepp och material kommer att utredas i nästa skede.

Avvägningen mellan anpassning till olika stadsbyggnadskaraktär och dess kulturmiljö har studerats. En utgångspunkt i Skarpnäcksstaden kommer fortsatt vara inriktningen i det kommande planarbetet. Platsen anses vara mer kopplat till Skarpnäck via befintliga stråk och anpassning till och den

³ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 59, 100, 118, 122, 134, 148, 149, 150, 151, 152, 154 och 159

kommande bebyggelsen utmed Gamla Tyresövägen. Förslagets skala är lägre i mötet med radhusbebyggelsen.

Staden arbetar ständigt med trygghetsskapande åtgärder av det offentliga rummet. Vad gäller stadens parkeringshus har Stockholm Parkering uppdraget att inför byggnation säkerställa att nya parkeringshus utformas på ett sådant sätt så att de upplevs trygga. Parkeringshuset ska i nästa skede studeras mer i detalj avseende placering och gestaltning.

Skala⁴

Stadsmuseet bedömer att planförslagets våningsantal behöver dras ned något, dels från 6-7 våningar till 5-6 våningar mot Gamla Tyresövägen, och dels från 4-5 våningar till 3-4 våningar mot väster och mötet med radhusområdet. *Gråhundens samfällighetsförening* anser att bebyggelsen i kvarter B är alldeles för hög i förhållande till närliggande radhus. Bebyggelsen mot Tyresövägen på 7-8 våningar bör specifikt sänkas med minst två våningar. *Flera privatpersoner* anser att skalan är för hög mot Gråhundsvägen och Tyresövägen.

Gråhundens samfällighetsförening anser generellt att byggnadernas höjd bör sänkas och bättre anpassas till kringliggande bebyggelse. De förordar också en jämnare höjd för att göra upplevelsen av den nya bebyggelsen lugnare och mindre dramatisk. *Skönhetsrådet* förordar en generell sänkning och en mer enhetlig utformning så att den nya bebyggelsen bättre relaterar till närliggande Skarpnäcksstaden och norra Sköndal som båda, enligt rådet, är mycket sammanhållna. *Flera privatpersoner* anser generellt att 2-3 (maximalt 4) våningar hade passat in bättre än 5-6 våningar.

Gråhundens samfällighetsförening anser att byggnader mot Gråhundsvägen och Pudelgränd bör byggas lägre för att ansluta till intilliggande radhusbebyggelse. *Flera privatpersoner* bedömer att typologin inte passar in, att planförslaget inte tar hänsyn till radhusområdets tvåvåningshöjd och att det maximalt bör vara 2-3 våningar mot Pudelgränd. *Skönhetsrådet* önskar att förslaget trappar ned mot radhusen och att det även studeras ifall kvarter B och C kan förskjutas närmare Gamla Tyresövägen.

Flera privatpersoner önskar stadsradhus, med parkering på den egna tomten, som en övergång från norra Sköndal och vad

⁴ Med privatperson avses yttranden med dnr 48, 52, 53, 58, 66, 68, 71, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 145, 147, 148, 149, 151, 153, 154, 155, 156, 158, 161, 162 och 163

Stockholms byggnadsordning nämner som Villastad. *Flera privatpersoner* anser att den nya bebyggelsen bör efterlikna norra Sköndal i skala snarare än Skarpnäck och att det är fel att byggnadskaraktären Tät stadsenklav tillämpas. *En privatperson* saknar en buffert mellan högre föreslagen byggnation och lägre existerande byggnation. Mot befintligt radhusområde lämpar det sig bättre med exempelvis radhus, villor eller parhus. *Flera privatpersoner* önskar en större blandning av stadsradhus och fler upplåtelseformer.

Flera privatpersoner anser att en lägre bebyggelseskala genererar färre fordon inom området.

En privatperson anser att antalet lägenheter borde begränsas. En annan *boende* bedömer att en lägre bebyggelse på 150-200 bostäder vore rimligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att bebyggelsens höjdskala behöver bearbetas inför granskning för att bättre anpassas till platsens förutsättningar. Utgångspunkten är en sammanhållen femvåningsskala med inredd takvåning. En lägre skala föreslås mot Pudelgränd.

Flerbostadshus kommer fortsatt vara inriktningen för framtida bebyggelse på platsen. En flerbostadsbebyggelse bidrar mer till stadens bostadsmål och är bättre förankrad med framtida bebyggelse som planeras eller kommer att uppföras i närområdet. Att planera för flerbostadshus är även i linje med stadens översiktsplan och program för Bagarmossen och Skarpnäck. Flerbostadshus bidrar även till fler människor kan röra sig, leva och bo på platsen, vilket i sin tur bidrar till stadsbyggnadsmålet om en sammanhängande stad och stadens bostadsmål. Läs mer under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande under Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Höghuset⁵

Flera privatpersoner anser att förslaget höghus är för högt och inte lämpar sig på platsen. Bland annat nämns, av *ett par privatpersoner*, den småskaliga miljön i norra Sköndal som argument för att inte bygga så pass högt. Även *Farsta stadsdelsnämnd* bedömer att ett höghus på 16 våningar inte är

⁵ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 52, 53, 55, 58, 59, 68, 68, 73, 97, 100, 101, 122, 127, 132, 145, 148, 149, 154 och 155

motiverat i området och med fördel kan sänkas några våningar. *Skönhetsrådet* anser heller inte att höghusets placering är lämplig med motiveringen till att skalan historiskt har sänkts i mötet mellan stadsdelar och att högre hus snarare har placerats som markörer för centrum eller funktioner av allmänintresse, till exempel tunnelbaneuppgångar.

Skönhetsrådet anser att om varje ny stadsdel markeras med ett höghus skapas en mer svårorienterad stadsmiljö i det större sammanhanget, av den anledningen anser de att höghuset bör utgå. Även *ett par privatpersoner* anser det hade varit mer rimligt med ett höghus intill ett större centrum, nära tunnelbanan eller dylikt. *Ett par privatpersoner* anser att det är omotiverat att bygga ett högt hus så långt ifrån en stadskärna. *Stadsmuseet* anser att samspel med pågående stadsutvecklingsprojekt och befintliga höghus är viktiga, liksom avläsbarheten av höghusen tillsammans. Det finns annars risk för negativ påverkan på befintliga, nogsamt placerade, höghus om flera platser runt Skarpnäcksstaden får höghus. *Stadsmuseet* delar många av de boendes synpunkter om att höghuset ges en känslig plats med tanke på närheten till radhusområdet. *Ett par privatpersoner* ser inte alls syftet med att ett höghus skulle vara en entré för området. Ytterligare *ett par privatpersoner* anser att höghuset ger en för stor kontrast till omgivningen och att förslaget bör sträva efter en jämnare höjd av bebyggelsen.

Vad gäller höghuset som fokuspunkt att orientera sig efter anser *Skönhetsrådet* att en lättbegriplig orientering bäst uppnås genom gatunätet vilket de anser är utformat på ett bra sätt i förslaget. Ett par av synpunkterna är positiva till ett höghus på platsen, varav en av dessa önskar en mer ojämn och varierande fasad med olika djup i höghusets gestaltning. *En privatperson* anser att höghuset istället bör placeras på andra sidan Gamla Tyresövägen, i kvarteret Skevrodret.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det föreslagna höghuset kommer att bearbetas till nästa skede. Kontoret föreslår att skalan ska sänkas och utformningen studeras noggrant. Höghuset ska underordna sig till befintliga höghus i höjd och utformas med inriktningen att spegla de arkitektoniska grepp som finns i befintliga höghus. Genom att förslaget höghus underordnar sig befintliga höghus vid Pilottorget och Markusplatsen i Skarpnäck, kommer dessa att fortsatt ha en viktig funktion i stadslandskapet som markörer för stadsdelens centrum och tunnelbana. Kontoret bedömer att förslaget, med en sänkt skala och noggrann utförd gestaltning, tillgodoser hänsyn till omgivningen och kan åstadkomma en god helhetsverkan. En sänkt

skala skapar även en bättre spegling av platsen som ett mindre lokalt centrum. Vad den framtida våningshöjden blir för höghuset kommer att studeras mer i detalj i kommande skede.

Höghuset ligger välavvägt placerat i korsningen av två centrala stråk, Flygledargatan och Gamla Tyresövägen. Höghuset har tidigare studerats vid kvarteret Skevrodret men har ansetts vara mer lämpligt på föreslagen plats. Stadsbyggnadskontoret ser betydelsen av en högre byggnad på platsen som en fokuspunkt att orientera sig efter utmed Flygledargatan och Gamla Tyresövägen. Kontoret bedömer att avståndet från höghusets placering till norra Sköndal har betydelse för höghusets lämplighet. Flera byggnader i en lägre skala kommer placeras runt höghuset vilket skapar en mjukare övergång från radhusen. Som ett resultat av sänkt skala bedöms avståndet till radhusen vara lämpligt.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse⁶

Gråhundens samfällighetsförening önskar att bebyggelsen bättre bör samspela med norra Sköndal i skala och materialval.

Kungspudeln's samfällighetsförening och *flera privatpersoner* ifrågasätter hur hänsyn har tagits till kulturmiljön av radhusområdet och anser att planförslaget bättre för anpassas till norra Sköndals kulturmiljö, stadsplanering och kulturhistoriska klassificering.

En privatperson bedömer att spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. *Flera privatpersoner* anser att ny bebyggelse behöver harmonisera med omgivningen. *Flera privatpersoner* tycker inte att förslaget samspelar med omgivande bebyggelsekaraktärer.

En privatperson menar att det är viktigt att bebyggelsen blir en samtida tolkning av platsen och bör inte anpassa sig till stadsmuseets klassificering av omgivande byggnader.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Intentionen är att skapa ett respektfullt möte med radhusbebyggelsen samtidigt som förutsättningar skapas för en stadsgata samt trygga och levande gatumiljöer. Platsen består idag av hårdgjorda ytor och enskilda verksamhetslokaler intill ett radhusområde från 70-talet. Avvägningen i att bevara befintliga byggnader har ställts emot att bidra till utvecklingen av den östra delen av Gamla Tyresövägen för skapa en stadsgata, liksom en

⁶ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 58, 59, 97, 100 och 122

bebyggelse med utgångspunkt i Skarpnäcksstaden. En anpassning till radhusområdet ska studeras och redogöras i kommande skede.

Läs mer under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande under Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Landskapsbild/stadsbild⁷

Flera privatpersoner är positiva till utveckling av området, men önskar en annan byggnadstypologi, exempelvis i form av stadsradhus eller radhus. Flera vill ha en mer homogen bebyggelse. Även Skönhetsrådet önskar en mer enhetlig utformning. Ett par privatpersoner vill inte ha en urban karaktär på gatorna och heller inte att ny bebyggelse i kvarter B ska skymma hela den fria sikten österut för befintliga radhus.

Skönhetsrådet saknar illustrationer över parkeringshusets tänkta gestaltning och bedömer att utformningen av parkeringshuset är viktigt. En person anser att parkeringshuset bör ges minimalt avtryck.

Ett par privatpersoner bedömer att Parken Skallet inte synliggörs bättre från andra sidan av Gamla Tyresövägen då denna siktlinje redan finns.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Höjdskalan på flerbostadsbebyggelsen kommer att omarbetas i nästa skede med inriktningen om att sänkas och skapa en mer sammanhållen stadsbild. Läs mer under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande under Allmänt om förslaget och utvecklingen.

I det kommande arbetet kommer parkeringshusets gestaltning och utformning att studeras ytterligare. Parkeringshuset kommer minska i storlek och dess placering ses över.

Siktlinjen från Flygledargatan är idag inte lika tydlig då parkentrén delvis skymms av bygganden på Drevern 2. Dessutom ligger entrén till Skallet på en höjd från Gråhundsvägen. Med planförslaget tillgängliggörs detta i större utsträckning, genom att höjdskillnaderna jämnas ut.

⁷ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 59, 73, 100 och 122

Sociala frågor

Trygghet⁸

Farsta stadsdelsnämnd anser att gångstråket söder om kvarter C riskerar att bli en otrygg väg som bör utredas vidare eller utgå. Bra belysning kompenserar inte gångstråkets placering. *Flera privatpersoner* betonar vikten av att gångvägen söder om parkeringshuset blir en trygg plats. *Trafikkontoret* ser positivt på förslaget om ett nytt gångstråk vid parkeringshuset, men bedömer också att det finns utmaningar med att göra stråket tillräckligt tryggt. Trafikkontoret anser att det bör utredas om stråket istället skulle kunna skjutas till norra sidan av parkeringshuset om parkeringshuset skjuts närmare Tyresövägen.

Farsta stadsdelsnämnd anser det finns behov av säkrare gång och cykling kring planområdet, varför fler övergångsställen och bättre cykelstråk är välkommet. Stadsdelsnämnden efterlyser en ordentlig och upplyst gång- och cykelväg mellan de planerade bostäderna och busshållplatsen på Tyresövägen.

Skönhetsrådet noterar att ett allmänt stråk löper igenom kvarter A, och hänvisar till studier om att bostadsgårdar som istället utformas för de boende upplevs tryggare och används i högre utsträckning.

Kungspudeln's samfällighetsförening bedömer att planförslaget kommer att leda till ökad otrygghet för norra Sköndal snarare än ökad trygghet. De anser att avsnittet om trygghet i planbeskrivningen måste vara mer konkret om vad i planförslaget som ska leda till ökad trygghet.

Kungspudeln's samfällighetsförening bedömer att trafiksäkerheten för barn i området kommer att minska när Pudelgränd öppnas upp för genomfartstrafik.

Ett par privatpersoner anser att avsnittet om trygghet i planbeskrivningen behöver vara mer konkret över vad som kommer att bidra till trygghet i området.

Ett par privatpersoner upplever en oro över att den planerade gångvägen till Norra Sköndals busshållplats blir otrygg.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslag till utveckling av platsen kommer skapa möjligheter till levande bottenvåningar vilket naturligt kan skapa mer folkliv och stadskvalitet samtidigt som tryggheten ökar. Stadsbyggnadskontoret

⁸ Med privatperson avses yttranden med dnr 71, 100, 122 och 161

bedömer att tillskottet av bostäder har en positiv inverkan på tryggheten då antalet personer som vistas på platsen vid dygnets alla timmar kommer att öka. Idag består planområdet av en större parkeringsplats utan aktivitet på kvällstid. Livsmedelsbutiken kommer att få vara kvar inom planområdet och kommer fortsatt bidra till en ökad aktivitet under dess öppningstider. Planförslaget föreslår en genare koppling med upplysta vägar för gående och cyklister längs Flygledargatan till parken Skallet. Även kopplingar mot norra Sköndals busshållplats kommer vara upplysta. Fler människor ges tillgång till Skallet vilket bedöms bidra till ökad upplevd trygghet i parken under både dag- och kvällstid.

Kontoret instämmer i att stråket är för trångt med risk att upplevas otryggt. Strukturen föreslås justeras för ett breddat stråk, ny placering av parkeringsgarage, samt fler fönster och entréer mot det.

Till granskning kommer kvartersstrukturen i kvarter A till viss del att studeras om. Det är av vikt att fortsätta studera trygghetsaspekter relaterade till kvarter A i planförslaget i nästa sked. Frågor rörande bland annat trygghet samt avvägning mellan privata och offentliga miljöer kommer att vägas noga och redovisas i planbeskrivning.

I det fortsatta arbetet kommer Pudelgränd fortsatt utredas för en sammanslagning av Flygledargatan och en vidare förlängning mot Gråhundsvägen. Kontoret noterar Kungspudeln's samfällighetsförenings synpunkt om minskad trygghet för barn i samband med omläggningen. Den förändrade kvartersstrukturen bedöms leda till fler bilar utmed Pudelgränd. Spontanlek som utförts vid tidigare vändzoon hänvisas till mer anpassade platser för lek. Gatan kommer att utformas med trygga gång- och cykelstråk för att öka tryggheten av vistelse utmed gatan.

Olägenhet för grannar⁹

Gråhundens samfällighetsförening och flera privatpersoner är oroliga för att byggnation av Gråhundsvägen kommer att påverka boende mycket negativt under en längre tidsperiod. De lyfter särskilt att vägen inte får stängas av helt, då den för flera privatpersoner utgör enda vägen in och ut från bostadsområdet. Transporter för större fordon, exempelvis hemtjänst och räddningstjänst, behöver under byggtiden kunna angöra dessa bostäder.

⁹ Med privatperson avses yttranden med dnr 48, 53 58, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 116, 118, 119, 121, 122, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 145, 149, 154, 156, 158, 159 och 161

Gråhundens samfällighetsförening anser att den västliga byggnaden i kvarter B får en alltför påträngande effekt på radhusen, med såväl insyn som förändrad utsikt för de boende. I synnerhet då radhusens uteplatser vetter rakt mot föreslagen byggnad i kvarter B. *Flera privatpersoner* anser att våningshöjden kombinerat med balkonger mot radhusområdet förstärker känslan av insyn. *Flera privatpersoner* anser också att förskolegården hamnar för nära befintliga radhus.

Flera privatpersoner anser att ny bebyggelse föreslås för nära befintliga radhus som innebär att befintliga radhus riskerar att skuggas och att vissa trädgårdar inte kommer att få morgonsol. *Ett par privatpersoner* bedömer att höghuset kommer att påverka solinstrålningen till ett antal fastigheter, där flera har eller planerar att anlägga solpaneler på taken. Även de lägre planerade husen kommer att begränsa soltillgången.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gråhundsvägen föreslås inför granskning att få en annorlunda sträckning, där Pudelgränd förlängs söderut och ansluter till Gråhundsvägens södra del. Vägkopplingen blir fortsatt viktig för boende på Gråhundsvägen och Lapphundsgränd.

Bebyggelsen närmast radhusområdet i Kvarter B föreslås förskjutas längre österut för att möjliggöra plats för Pudelgränds förlängning söderut, samtidigt som våningsantalet sänks och förskolegården ges en ny placering. Förändringarna innebär minskad påverkan för radhusborna närmast kvarteret.

Genomförda sol- och skuggstudier visar att höghuset inte genererar någon skuggbildning på omgivande radhusbebyggelse.

Parker och grönområden¹⁰

Farsta stadsdelsnämnd anser att det är fel att anlägga en park med skyfallsdamm på en idag hårdgjord yta. Stadsdelsnämnden önskar att parken istället anläggs på en plats där befintlig naturmark kan bevaras.

Farsta stadsdelsnämnd framhåller vikten av att spara så mycket som möjligt av grönytan, inklusive de två ekarna.

Farsta stadsdelsnämnd föreslår ett utegym i eller i närheten av planområdet, förslagsvis i parken Skallet.

¹⁰ Med privatperson avses yttranden med dnr 57, 58, 100, 106, 114, 115, 122, 123 och 145

Gråhundens samfällighetsförening ser helst att staden utvecklar parken Skallet, vars utnyttjandegrad kommer att öka påtagligt med den planerade förtätningen. Parken behöver förses med skuggmöjligheter och fler picknickbord.

Flera privatpersoner är kritiska till att natur försvinner och grönytor minskar. *Ett par privatpersoner* vill att det anläggs fler grönområden på platsen.

Kungspudelns samfällighetsförening är oroliga för hur ökat slitage av grönområden, parker och gångvägar i närheten av planområdet kommer att påverkas av planförslaget. *Flera privatpersoner* uttrycker en oro över att en befolkningsökning i området kommer att leda till större slitage på Skallets parkområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den föreslagna parkmarken i samrådsförslagets norra del är placerad i en befintlig lågpunkt. Det innebär att vattnet naturligt rinner till ytan. Stadsbyggnadskontoret noterar Farsta stadsdelsförvaltnings synpunkt om att anlägga park på befintlig naturyta och att bevara så mycket naturyta som möjligt. Synpunkten ställs emot projektets intentioner om att bilda en framtida stadsgata och yteffektiv användning samt förskola i naturnära läge. En reviderad utformning av park och förskola kommer föreslås i nästa skede.

Stadsbyggnads kontors noterar Gråhundens samfällighetsförenings önskan om en önskad uppdatering av skallet.

Stadsbyggnadskontorets uppdrag på platsen är att pröva föreslaget inom planområde för bostäder, centrum, förskola, gata och park. Frågan om upprustning av Skallet har skickats vidare till stadsdelsförvaltningen som ansvarar för driften av parken.

Stockholms stad har i översiktsplanen belyst viktiga grönområden som ska beaktas vid utveckling av ny bebyggelse. Några specifika värden för platsen har inte identifierats utöver det som anges i planbeskrivningen. Till granskningsskedet ska en naturvärdesinventering (NVI) tas fram för att undersöka naturens ekologiska värden.

Planförslaget innebära att till största delen redan ianspråktagen mark för parkering och verksamheter kommer ersättas med ny bebyggelse. Ianspråktagande av en mindre naturyta utmed Gamla Tyresövägen kompenseras genom att nya träd planteras i gatan och på kvartersmark. Kontoret instämmer i att större anpassningar

krävs till allén och värdefulla ekar. Större avstånd till dessa föreslås för att säkerställa ett bevarande. Stadsbyggnadskontoret föreslår även att en annan placering av förskolan ska utredas, vilket kan innebära att befintlig natur väster om kvarter B lämnas orörd.

Offentlig service¹¹

Länsstyrelsen anser att då förskolegården är mindre än rekommenderade mått, behöver detta utvecklas i planbeskrivningen.

Farsta stadsdelsnämnd noterar att den huvudsakliga förskolegården är förlagd till kuperad naturmark som för de äldre barnen kan bli bra och spännande, men som för de mindre barnen blir otillgänglig. Enligt stadsdelsnämnden är andelen yta per barn för liten, både invändigt och utvändigt. Vidare har stadsdelsnämnden synpunkter om att hiss behöver säkerställas för förskoleverksamheten.

Skönhetsrådet anser att förskolans placering mot ett parkrum samt den förhållandevis generösa friytan är positivt. Vidare anser de att hela förskolegården bör förläggas utom kvarteret och att den del som föreslås inom bostadsgården bör utgå för att undvika konflikt med boende. Även *Farsta stadsdelsnämnd* bedömer att förskoleåren behöver en egen uteyta reserverad för förskolebarnen.

Ett par privatpersoner anser att förskolan är dåligt placerad i nuvarande förslag, att den är för nära radhusen och inte borde vara placerad intill Pudelgränd utan borde flyttas närmare Gråhundsvägen. *Flera privatpersoner* är oroade över en ökad trafikmängd vid Pudelgränd som kan komma att uppstå vid hämtning och lämning av barn vid förskolan. *Flera privatpersoner* är oförstående till bristen på angöringsplatser vid förskolan och undrar var bilarna ska parkera.

Flera privatpersoner är oroade över att antalet nya bostäder kommer att genererar ett framtida skolbehov som nuvarande planförslag inte beaktar. *Gråhundens samfällighetsförening* och *flera privatpersoner* ser behovet av en ny grundskola i närheten av planområdet, då det redan idag råder brist på skolplatser i området. *Utbildningsförvaltningen* bedömer i dagsläget att behovet av skolplatser kan lösas utan att en ny plats för skolverksamhet reserveras i området.

¹¹ Med privatperson avses yttranden med dnr 53, 58, 66, 68, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 111, 112, 113, 116, 118, 119, 120, 122, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 148, 149, 153, 154, 155, 156, 158, 160 och 161

Gråhundens samfällighetsförening och flera privatpersoner anser inte att Träffstugan borde försvinna, utan ges en ny placering i planförslaget som motsvarar deras behov och önskemål. Farsta stadsdelsnämnd anser att det behövs en plan för att ersätta fritidsgården.

Fastighetskontoret meddelar att ifall förskolans verksamhetslokaler kommer att ingå i en bostadsrättsförening, behöver fastighetskontoret köpa in sig i denna för att tillgodose stadens behov av förskolor. Fastighetskontoret har inget uppdrag att tillgodose behovet om en 3D-fastighet är tänkt för förskoleverksamheten eller om den ska inrymmas i en hyresfastighet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att det råder intressekonflikt med att planera förskolan på den föreslagna platsen inom ett naturområde och intill/inom bostadskvarteret. Barnens lek stimuleras i de kuperade delarna och natur kan bitvis bevaras genom att bygga på i anspråktagen mark, men samtidigt behövs mer natur tas i anspråk för att göra en större gård samtidigt som bostadsgården inte önskas användas som förskolegård. Kontoret noterar även oron hos boende att placering av gården kan innebära olika konsekvenser, i form av ökad trafik och olägenhet för boende.

Kontoret kommer att revidera bebyggelsestrukturen intill föreslagen förskolegård, vilket innebär även en omprövning av förskolegårdens placering och utformning samt planering av angöring och vad det kommer föranleda.

Kontoret för en tät dialog med utbildningsförvaltningen vad gäller framtida behov av övriga skolplatser i relation till hur många nya bostäder det planeras för. Deras bedömning av behov av skolplatser baseras på befolkningsprognosen för respektive stadsdelsområde. I nuläget föreligger inget behov av en ny grundskola i området.

Staden arbetar på att finna nya lokaler för verksamheter likt Träffstugan i närområdet. Staden noterar även fastighetskontorets information rörande förskoleverksamhet och tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.

Kommersiell service¹²

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att det är viktigt att butiksutbud som planeras kompletterar snarare än konkurrerar med befintliga butiker i Skarpnäcks centrum.

Farsta stadsdelsnämnd betonar vikten av att befintlig livsmedelsbutik ersätts då det finns ett behov av dagligvaruhandel för boende i området. *Ett par privatpersoner* ser vikten av att Hemköp är kvar. *Ett par privatpersoner* bedömer att övre plan av Hemköp borde renoveras i stället för att hela byggnaden ska rivas.

Kungspudeln's samfällighetsförening anser att framtida livsmedelsbutik i området måste ha samma utbud av service som idag. *Ett par privatpersoner* tror att en ny livsmedelsbutik, integrerad i den nya bostadsbebyggelsen, riskerar att inte bli lika populär som dagens Hemköp.

Gråhundens samfällighetsförening efterlyser fler restaurang- och caféverksamheter i området och anser att planförslaget ska kravställa att dessa funktioner kommer till på platsen.

Flera privatpersoner menar att det saknas garantier för att det ska bli en ny livsmedelsaffär inom planområdet och belyser samtidigt behovet av en sådan på platsen. Om inte en livsmedelsbutik kommer till skulle detta medföra en ännu större belastning på Sköndals handelsplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget möjliggör nya lokaler för livsmedelsbutik som bedöms motsvara de krav som moderna livsmedelsbutiker efterfrågar, vilket kan komma att attrahera fler besökare.

Detaljplanen kommer reglera att vissa ytor ska planläggs som Centrum. Detaljplanen möjliggör för lokaler som exempelvis restaurang- och caféverksamhet kan uppföras, men ansvarar inte för upplåtelseformer.

Kontoret noterar Skarpnäcks stadsdelsnämnds yttrande om att inte utarma befintliga butiker i staden. Behov av service och verksamheter växer med ökad befolkning. Intentionen är att framtida service och verksamheter bidrar med en positiv inverkan på Skarpnäck och närområdet som stort.

¹² Med privatperson avses yttranden med dnr 111 och 134

Gator och trafik

Allmänt¹³

Trafikverket anser att vägområdet i första hand inte ska detaljplanehandläggas, i andra hand att vägområdet planläggs som allmän plats ”väg”. *Trafikverket* meddelar att de i detta läge inte kan godkänna att det anläggs gång- och cykelväg inom *Trafikverkets* vägområde. Om staden vill gå vidare med detta behöver dispens om intrång sökas enligt §43 väglagen hos *Trafikverket*.

En privatperson föreslår en gata utmed parkeringshuset.

Gråhundens samfällighetsförening önskar ett övergångsställe söder om Gråhundsvägen 186. *Ett par privatpersoner* vill även att en ny väg anläggs mellan Gråhundsvägen och Boxergränd.

Flera privatpersoner anser att det är fel att staden är beroende av att *Trafikverket* ansvarar för planering av en ny gång- och cykelbana till den nya busshållplatsen vid Tyresövägen.

Ett par privatpersoner vill uppmärksamma på att det i planbeskrivningen står att gång- och cykelväg från kvarteret Gråhunden till Pudelgränds vändplan anlades 1996, vilket inte stämmer då det finns ritningar från 1968.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kvarter C som angränsar till Trafikverkets vägområde kommer att flyttas längre norrut och skapa ett större avstånd till vägområdet. I kommande skede avser Stadsbyggnadskontoret ha en fortsatt dialog med Trafikverket för att säkra vägområdets utbredning.

Planområdesgränsen kommer att anpassas efter platsens förutsättningar och resultatet av framtida dialog. Projektet ska i nästa skede utreda användningen av markytan utmed kvarter C intill Tyresövägen.

Stadsbyggnadskontoret noterar önskemål om vägkoppling och gångställe inom norra Sköndal. Planförslaget har enbart möjlighet att hantera utformning av gator inom planområdet. Allmänna frågor om utformning av stadens gator hanteras av trafikkontoret.

Trafikverket är ansvariga för de infrastrukturprojekt som ligger inom myndighetens vägområde för Tyresövägen, dessa projekt är således inget som detaljplanen reglerar. Planförslaget verkar för att koppla samman Trafikverkets planerade gång- och cykelväg med stadens övriga gång- och cykelvägnät.

¹³ Med privatperson avses yttranden med dnr 66, 100, 101 och 118

Kontoret noterar yttrande om uppgifter om Pudelgränds uppförande, men vill meddela att det i planbeskrivningen för aktuellt samrådsförslag inte finns några uppgifter om att gång- och cykelvägen från kvarteret Gråhunden till Pudelgränd skulle ha anlagts 1996.

Biltrafik¹⁴

Trafikkontorets bedömning är att det inte är troligt med oförändrade trafikflöden på platsen. En alstringsberäkning bör genomföras för att tydliggöra hur trafikflödena på Flygledargatan och Gråhundsvägen påverkas av de cirka 450 tillkommande bostäderna. Gråhundens samfällighetsförening, Kungspudelns samfällighetsförening och flera privatpersoner uttrycker en oro för ökad biltrafik i området.

Trafikkontoret anger att möbleringszon ska vara minst 1,05 meter för att uppfylla mått enligt stadens riktlinjer för att säkerställa utrymme för belysning.

Trafikkontoret informerar om att den planerade cirkulationsplatsen i korsningen mellan Gamla Tyresövägen och Flygledargatan är en investering som ingår i detaljplanen för Gamla Tyresövägen. Vidare informerar Trafikkontoret om att områdets lastplatser bör utformas med 15 meters längd för att motsvara stadens riktlinjer.

Farsta stadsdelsnämnd anser att den föreslagna 90-graderssvängen för Gråhundvägen varken förbättrar siktförhållandena eller tryggheten längs vägen. Trafikkontoret anser att i de fall där gatorna ges kraftiga svängradier är det viktigt att säkerställa extra utrymme för kurvtagning. Flera privatpersoner är kritiska till att Gråhundsvägen dras om, då de anser att den skarpa sväng som föreslås är problematisk ur trafiksäkerhetssynpunkt med bland annat skymd sikt. Flera privatpersoner bedömer att Gråhundsvägens föreslagna sträckning blir för smal.

Postnord belyser vikten av att post ska kunna delas ut med hänsyn till arbetsmiljö för chaufförer och brevbärare.

¹⁴ Med privatperson avses yttranden med dnr 48, 53, 57, 58, 66, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 147, 148, 149, 154, 156, 158, 161, 162 och 163

Flera privatpersoner är negativa till att Pudelgränd öppnas upp för genomfartstrafik, då det genererat mer trafik och riskerar att bli en otrygg miljö.

Flera privatpersoner lyfter handelsplatsen med Willys som ett dåligt exempel där det är problematiskt att ta sig runt med bil. Samma oro finns att det skulle uppstå inom aktuellt planområdet.

Ett par privatpersoner bedömer att det är större lutning på slänten mot Tyresövägen än vad förslaget till detaljplanen anger och att sektionen i planhandlingarna inte är korrekt illustrerad.

Ett par privatpersoner noterar att trafik- och bullerutredningen utgår från 8 000 fordon/dygn, medan trafikflödeskartan för 2014 visar 9 100 fordon årsdygnstrafik söder om Flygledargatan. Enligt dem tar trafikutredningen ingen hänsyn till trafiksituationen på varken Gamla Tyresövägen eller Flygledargatan öster om korsningen i sina beräkningar. De anser att hänsyn borde tas till både befintlig och tillkommande trafik.

Ett par privatpersoner ser en risk för köbildning på Gamla Tyresövägen som försvårar för bussarna och som blockerar flödet i den kommande rondellen. En rondell utan trafikljus beskrivs som en dålig trafiklösning och riskerar att leda till flera olyckor.

Ett par privatpersoner anser att samtliga trafikåtgärder måste färdigställas innan inflyttning kan ske.

En privatperson anser att planförslaget medför svårighet att komma ut till Gamla Tyresövägen genom att en av utfartsvägarna tas bort.

En privatperson är frågande till hur det är tänkt att komma till Gråhundsvägen 88-234 och Lapphundsgränd i framtiden då planförslaget innebär att en ny byggnad placeras på nuvarande Gråhundsvägen i söder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I kommande planarbete ska en förändrad struktur för kvarter B och C studeras. Gråhundsvägen framtida dragning kommer studeras mer noggrant för att anpassa efter nu bebyggelsestruktur. Se Stadsbyggnadskontorets inledande svar under Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Den trafikmängd som alstras till och från området bedöms vara av en mycket liten påverkan i jämförelse med befintlig situation. I samband med att bebyggelsestrukturen föreslås omarbetas behöver

trafikutredningen uppdateras. Den kommer att baseras på data relaterad till den uppskattade trafikmängden som finns för området tillsammans med kommande alstrad trafikmängd.

Gestaltning av gaturum regleras inte i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret tar med sig övriga synpunkter från trafikkontoret och uppdaterar kommande planhandlingar med korrekt information.

Förslaget kommer fortsatt att utreda en sammanslagning av Flygledargatan med Pudelgränd. Avvägningarna grundar sig i att bevara Pudelgränd som vändzon eller att få till ett mer sammankopplat gatunät. Kontorets bedömning är att en sammankoppling bidrar till en genare koppling för gående och cyklister längs Flygledargatan till parken Skallet. Gator utformas med separata gång- och cykelvägar med belysning.

Förslaget bidrar till ett minskat antal parkeringsplatser för livsmedelsbutiken i förhållande till dagens förutsättningar. Förslaget har ett P-tal på 0,5, vilket innebär cirka 225 fordon. Trafikalstringen bedöms dock vara betydligt lägre än vid de externa handelsplatser, som nämns i synpunkterna ovan.

Utredning under planarbetet visar att korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan är den mest olycksdrabbade platsen inom planområdet. Genom ändrad korsningsutformning från fyrvägs korsning till cirkulationsplats bedöms trafiksäkerheten förbättras genom sänkta hastigheter och ökat samspel i trafiken.

Utbyggnaden av projektet kommer att ske etappvis, för bostäder liksom ombyggnad av gator. Etappernas utbyggnadsskede kommer noga studeras för att bli effektiva och innebära en liten påverkan för boende. Under perioder är det sannolikt att det på vissa håll kommer att vara begränsad framkomlighet. Tillgänglighet till befintliga bostäder med bil och andra transporter samt utryckningsfordon kommer vara möjligt under hela byggtiden. I takt med fler hemleveranser är det även viktigt att säkerställa uppställningsplatser för större leveransfordon. Se mer under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande Övriga frågor.

Gång- och cykeltrafik¹⁵

Trafikkontoret anser att det kombinerade gång- och skyfallsstråket i kvarter A bör ges användningen PARK och breddas för att medge

¹⁵ Med privatperson avses yttranden med dnr 48, 66, 81, 100, 101, 120, 122, 130, 134, 148 och 149

tillräcklig bredd för trafikering, belysning, drift och underhåll. Även *Farsta stadsdelsnämnd* bedömer att gångvägen bör breddas för att kunna utföra drift på ett bra sätt.

Trafikkontoret anser att illustrationsplanen bör redovisa Trafikverkets planerade gång- och cykelväg sydväst om planområdet.

Farsta Stadsdelsnämnd anser att tillgängligheten inte uppfylls med en trappa till Gamla Tyresövägen.

Flera privatpersoner anser att den föreslagna gångvägen vid förskolan blir sämre då den görs brantare och med trappor. Vägens utformning bedöms försvåra för räddningstjänsten. De boende yrkar på att den befintliga gångvägen blir oförändrad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det kommande planarbetet ska det föreslagna gångstråket genom kvarter C studeras ytterligare för att finna en lösning som är väl avväg gentemot Trafikkontorets och Farsta stadsdelsnämnd intressen samt behov av att säkra underjordisk ledning.

Kontoret tar med sig Farsta Stadsdelsnämnds yttrande om trapplösning mellan kvarter C och Gamla Tyresövägen till kommande skede. I och med förändrad kvartersstruktur kommer möjlighet finnas att studera tillgänglighet vid kvarter C ytterligare. Även privatpersons yttrande om otillgänglig gånglösning för boende och räddningstjänst utmed den i samrådsförslagets föreslagna gångkoppling med trappor via förskolan har möjlighet att justeras när kvarter B och C utreds som ett storgårdskvarter. Kontoret vill påpeka att räddningstjänsten har, i dialogen med staden, inte uttryckt något problem med föreslagen gatustruktur.

Trafikkontorets yttrande om ett förtydligande i illustrationsplan om Trafikverkets planerade gång- och cykelväg sydväst om planområdet ska studeras.

Kollektivtrafik¹⁶

Region Stockholm, trafikförvaltningen bedömer att den nya angöringsfickan längs Gamla Tyresövägen riskerar att försämra framkomligheten för passerande bussar. Vidare bedömer Region

¹⁶ Med privatperson avses yttranden med dnr 53, 54, 66, 68, 69, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 119, 121, 122, 127 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 149, 156, 158 och 161

Stockholm att framkomligheten bör beskrivas tydligare i planförslaget.

Region Stockholm, trafikförvaltningen anser avseende vägutformning och hållplatsutformning inför ombyggnation av Gamla Tyresövägen, att väderskydd bör vara placerat minst 2,35 meter men ska placeras minst 1,2 meter från kant mot körbanan. Region Stockholm anser att det vidare bör anläggas ett räcke mellan väderskydd och cykelbana för att minimera risk för konflikt mellan väntande resenärer och cyklister.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd bedömer att fler bostäder leder till högre belastning på såväl bussar som tunnelbana. De vill belysa vikten av att beakta övriga exploateringsprojekt som planeras i närområdet i de dialoger som förs med Region Stockholm. *Flera privatpersoner* anser att kollektivtrafiken redan idag är hårt belastad och inte kommer att kunna hantera ytterligare resenärer. De saknar på vilket sätt planen tar hänsyn till att busshållplatsen Norra Sköndal ska byggas om.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd ser det som nödvändigt med en utveckling och förstärkning av norra Sköndal som knypunkt samt tätare avgångar i tunnelbanetrafiken då tunnelbanans gröna linje redan idag är hårt belastad. Även om utbyggd tunnelbana kommer att möjliggöra en ökad turtäthet, ställer en befolkningsökning som nybyggnationen medför krav på fler alternativ. *Ett par privatpersoner* anser att ombyggnation av busshållplatsen Norra Sköndal måste färdigställas innan inflyttning i området kan ske. Dimensioneringen av hållplatsen bygger dessutom på äldre siffror och behöver uppdateras.

En privatperson anser att en södra tunnelbaneuppgång från Skarpnäcks tunnelbanestation borde placeras i närheten av planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget möjliggör för flerbostadshus utmed en gata. Bebyggelsen och des funktioner tillsammans med gatuutformningen bidrar till en stadsgata. Med angöring utmed gatan kan framkomligheten vid tillfälle då bil eller leverasfordon försämrats. Lösningen bedöms vara den bästa lösningen avvägt mot andra intressen. Kontoret vill också tydliggöra för Region Stockholm att utbyggnaden för projektet för gatan Gamla Tyresövägen är redan antagen och ligger utanför detta projekt. Projektet ska vara utbyggt enligt Regions Stockholms riktlinjer. Detaljerade illustrationer kring gatans

gestaltning och relationen till aktuellt detaljplanprojekt läggs fram till nästa skede.

Kontoret bedömer att planområdet har ett strategiskt läge mellan Skarpnäcks tunnelbanestation och Norra Sköndals busshållplats som skapar goda förutsättningar till ett hållbart resande. Med fler boende skapas ett större resandeunderlag som motiverar större satsningar på kollektivtrafiken.

Att Stockholm växer innebär en ökad belastning på alla trafiksystem i regionen och ställer krav på attraktivare kollektivtrafik. Som en del i Stockholmsöverenskommelse kommer turtätheten för tunnelbana att öka i takt med ökat bostadsbyggande. Kontoret tar till sig informationen av generell belastad kollektivtrafik i området. Region Stockholm, Trafikförvaltningen ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län. De arbetar med utbyggnader, moderniseringar och upprustningar av kollektivtrafik, bland annat i syfte att försörja nya bostadsområden. Region Stockholm är genom samråd medvetna om planerna för föreslagen och kommande bebyggelse runt Skarpnäck.

Busshållplatsen Norra Sköndal är en viktig bytespunkt för busstrafiken i södra Stockholm. Vägplanen var tidigare överklagad men fick laga kraft tidigare i år. Enligt aktuellt detaljplaneförslags tidplan tros planen tidigast ha laga kraft under slutet av 2025. Efter bygglov och fastighetsbildning bedöms således byggnation av parkeringsgaraget i kvarter C tidigast kunna ske 2026. Läs mer om etapputbyggnad under Stadsbyggnadskontorets ställningstagande Övriga frågor. En ombyggnation av busshållplatsen Norra Sköndal planeras att kunna genomföras innan inflyttning till planområdet sker.

Skarpnäcks tunnelbana har en uppgång på Skarpnäcks allé. Tunnelbaneperrongen är belägen på ett sådant vis att en ytterligare uppgång i sydöstlig riktning skulle vara teoretiskt möjlig. I 2013 års Stockholmsöverenskommelse om utbyggnad tunnelbanan i Stockholm finns inget beslut om en tunnelbanestation i närheten av aktuellt område. I takt med att staden förtätas, skapas ett större resandeunderlag som i framtiden kan motivera nya stationslägen för spårbunden kollektivtrafik.

Parkering¹⁷

Trafikkontoret informerar att Gråhundsvägen, norr om Pudelgränd, regleras med parkeringsförbud i bägge riktningar och att Pudelgränd endast har tillåten parkering i tre timmar genom parkeringsskiva.

Trafikkontoret och *Farsta stadsdelsnämnd* saknar parkeringstal för cykel i planbeskrivningen. *Ett par privatpersoner* saknar beskrivning av antalet cykelplatser specifikt vid förskolan.

Trafikkontoret saknar beskrivning om på vilket sätt planförslaget anammar stadens riktlinjer för gröna parkeringstal. Gröna p-tal bör studeras i fortsatt planarbete. *Trafikkontoret* och *en privatperson* påpekar att trafikutredningen uppger fel antal befintliga markparkeringar.

Trafikkontoret anser att fler kantstensparkeringsplatser i närheten av förskolan bör tillkomma för att inte riskera problem med framkomligheten under rusningstider. *Flera privatpersoner* bedömer att planförslaget riskerar att leda till ett trafik kaos vid hämtning och lämning vid förskolan och önskar att gatuparkering tillåts längs hela Pudelgränd.

Farsta stadsdelsnämnd saknar en planbestämmelse för parkeringsgaraget med 72 platser i plankartan.

Farsta stadsdelsnämnd bedömer att stadens krav om maximalt 10 meters avstånd till entré inte uppfylls för parkeringsplatserna för rörelsenedsatta i kvarter A. *Skönhetsrådet* anser att tillgänglig angöring för rörelsehindrade på bostadsgården i kvarter A medför en till stora delar hårdgjord innergård, vilket riskerar att åstadkomma mer skada än positiv verkan.

Skönhetsrådet önskar högre ambitioner för mobilitet och lägre p-tal.

Hysesgästföreningen förutsätter att elladdningsuttag för bil anordnas, där antal uttag anges i planbeskrivningen.

Gråhundens samfällighetsförening, *Kungspudeln*s *samfällighetsförening* och *flera privatpersoner* anser att planförslaget saknar tillräckligt med parkeringsplatser. *Gråhundens samfällighetsförening* och *en privatperson* betonar vikten av

¹⁷ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 52, 53, 57, 58, 59, 66, 68, 69, 71, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100 102, 103, 104, 105, 106 109, 110, 111, 112, 113, 118, 119, 122, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 149, 154, 156, 158 och 161

gästparkeringar för kommande boende och att behovet av matvarubutikens kundparkeringar inte underskattas. Det saknas uppgifter om ifall gästparkeringar ska behöva anlägga avgift eller inte. *Kungspudelns samfällighetsförening* och *flera privatpersoner* uttrycker en oro över att bland annat deras besöksparkeringar kan riskera att nyttjas av andra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planhandlingarna ändras i enlighet med trafikkontorets uppgifter om befintliga parkeringar inom planområdet.

Antalet cykelparkeringsplatser ska läggas till i planbeskrivningens granskningsförslag.

Parkeringstalet för ny bebyggelse är framtaget utifrån stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.

Parkeringstalet har bestämts utifrån de lägesegenskaper som planområdet har, där bland annat kollektivtrafiktillgänglighet spelar stor roll.

Det kommer fortsatt vara möjligt att parkera längs Pudelgränd i framtiden. Dock är dessa platser prioriterade för rörelsehindrade som behöver angöra nya kvarter A. Besöksparkering till boende hänvisas i första hand till parkeringsgaraget och i parkeringshuset.

Detaljplanen har inte som avsikt att reglera antalet platser i ett parkeringsgarage, utan reglerar och möjliggör endast dimensioner som kan försörja den kommande bebyggelsens behov.

Kontoret noterar Farsta Stadsdelsnämnds yttrande att planförslaget inte lyckas tillgodose stadens rekommendation om maximalt 10 meters avstånd till entréer. Enligt de byggregler som finns måste ett avstånd mellan parkeringsplats för rörelsenedsatta till entré vara högst 25 meter, vilket planförslaget tillgodoser. En reviderad lösning för parkeringsplatserna kommer att presenteras i nästa skede.

Eftersom parkering löses på kvartersmark, är det upp till enskild fastighetsägare att utrusta parkeringsplatser med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon. Detaljplanen reglerar inte detta.

Parkeringstalet har beräknats med 0,5 bilar per lägenhet, vilket enligt trafikkontoret är en tillförlitlig siffra. 39 parkeringsplatser för livsmedelsbutik har beslutats i samråd med Axfood (nuvarande

Hemköp). Vad gäller parkeringsavgifter är det inget som detaljplanen reglerar, utan hanteras av Stockholm Parkering.

Tillgänglighet¹⁸

Farsta stadsdelsnämnd noterar att föreslagen parkväg väster om förskolegården är brant och att den föreslås ha trappor. Stadsdelsnämnden anser att en parkväg med trappor är svårt och kostsam att vinterväghålla samt har dålig tillgänglighet. Även *flera privatpersoner* belyser tillgänglighetsproblem med den föreslagna gångvägen och svårigheter med vinterväghållning.

Farsta stadsdelsnämnd noterar att planområdet består av stora höjdskillnader. Stadsdelsnämnden bedömer att backar och trappor längs parkvägar samt till bostadsgårdar inte är bra ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Farsta stadsdelsnämnd påpekar att det saknas en analys över hur planförslaget bidrar till en äldrevänlig stad, hur det påverkar trafik, klimat och miljö samt hur hänsyn tas till parkeringsmöjligheter och kollektivtrafik med särskilt fokus på äldre och tillgänglighet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kvarter B och C kommer att revideras till nästa skede.

Kvarterstrukturerna föreslås utformas till ett storgårdskvarter.

Gråhundsvägen kommer då behövas dras om och föreslås ansluta till Pudelgränds förlängning. Detta kan medföra att en mer tillgänglig lösning kan skapas för gående och cyklister i den mindre kuperade terrängen. Ett reviderat förslag kommer att presenteras under nästa skede.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) bedömer att spillvattennätet och dricksvattennätet i området har god kapacitet för att ta emot och försörja planerad exploatering. Vidare informerar SVOA om att lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +90 meter, vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +75 meter. Sådan tryckstegring bekostas av SVOA. Anslutningspunkters placering bör säkerställas i ett tidigt skede av projektet.

¹⁸ Med privatperson avses yttranden med dnr 53, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 111, 112, 113, 118, 119, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 154, 156, 158 och 161

SVOA anser att underjordiskt garage i första hand bör projekteras som avloppslöst. Om garage ändå förses med avloppsbrunnar ställs särskilda krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennät.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar Stockholm Vatten och Avfall yttrande gällande riktlinjer för ledningar och avlopp. Kontoret kommer att förmedla vidare information om lägsta vattentryck till fastighetsutvecklaren som ansvarar för utbyggnaden av föreslagen bebyggelse.

Dagvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) bedömer att det råder kapacitetsbrist i det befintliga dagvattennätet. För att få en bättre bild av problematiken bör modellen kalibreras med flödesmätningar.

SVOA har ett antal synpunkter på dagvattenutredningen: Det behöver tydliggöras att Tyresövägen utgör primär väg för farligt gods och att det i utredningen saknas bedömning ifall ett katastrofskydd behöver anläggas som påverkar tillrinningen. Utredningens avvattningsplan bör kompletteras med flödesvägar och vilka ytor som leds till vilka åtgärder. Det behöver förtydligas att checklistan avseende flödesberäkningar är framtagen av Stockholms stad och inte av *SVOA*. Flöden efter exploatering med åtgärder behöver redovisas i enlighet med checklistan. Likaså saknas redovisning av 5-årsregn efter exploatering med åtgärder. Vidare synpunkter är ett klagörande om vad tabell 13 i utredningen avser, att planområdesgränsen behöver uppdateras, att en figur läggs till i kapitlet om mark- och grundvattenföroreningar, att information om ledningsnätets kapacitet läggs till samt att skyfallskarteringens resultat även presenteras i dagvattenutredningen samt att det generellt behövs förtydliganden kring ansvarsfördelning för varje åtgärd. *SVOA* önskar att kontakt tas med dem angående anslutningspunkt och att dagvattenutredningen kompletteras därefter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar ett förtydligande över hur takdagvatten tas omhand i de lägen där taken lutar mot hårdgjord förgårdsmark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar SVOAs synpunkt om behovet av bättre underlag för att kunna utvärdera exploateringens påverkan på dagvattensystemet. Modellen kompletteras med flödesmätningar.

Kontoret tar till sig Stockholm Vatten och Avfalls yttrande om bristfällig dagvattenutredning och kommer i nästa skede uppdatera utredningarna för att tillgodose ovan nämnda synpunkter.

Planförslaget kommer fördröja takvatten på innegården. Vid utförande av fördröjningsåtgärder är det viktigt att visa att miljökvalitetsnormer kan tas om hand. En uppdaterad dagvattenutredning ska utreda detta mer grundligt och förslaget även förtydligas.

El/Tele

Skanova har markförlagda teleledningar i området som de önskar att så långt som möjligt behålla i nuvarande läge.

Ellevio belyser vikten av elnätstationerna placeras med tillräckligt stora ytor för att anpassas till Ellevios utrymmesbehov. Vidare rekommenderar Ellevio att ytterligare en elnätstation uppförs, med fördel inom parkmark i planområdets norra del.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samband med ombyggnation av Gråhundsvägen kommer ledningar att behöva flyttas. Vilka konsekvenser det innebär för områdets teleledningar kommer säkerställas av staden i nästkommande skede.

I och med att byggnadsskalan generellt sänks inom planområdet kommer antalet bostäder, jämfört med samrådsförslaget, att minska. Exakt antal bostäder är för tidigt att säga, men dialog kommer att tas med Ellevio om behovet av ytterligare elnätstation inom planområdet.

Energiförsörjning¹⁹

Stockholm exergi informerar att det finns möjlighet att försörja planområdet med fjärrvärme/fjärrkyla.

Hyresgästföreningen saknar i planbeskrivningen kapitel avseende ventilation och inomhusklimat samt vilket ventilationssystem som ska tillämpas. Hyresgästföreningen saknar vidare information om eventuell återvinning av byggnadens energi.

Ett par privatpersoner anser att Stockholms stad borde möjliggöra för alternativ värmeförsörjning av bostäder i form av exempelvis ved/pelletskaminer.

¹⁹ Med privatperson avses yttranden med dnr 101

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen reglerar inte tekniska detaljer såsom ventilation och inomhusklimat såvida det inte krävs för att hantera riskfrågor gällande till exempel farligt gods.

I planförslaget föreslås ny bebyggelse anslutas till fjärrvärmenätet. Hur energiförsörjningen därefter bäst optimeras, är inget som detaljplaneprocessen råder över.

Avfallshantering²⁰

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) informerar att all insamling av förpackningar ska, enligt nya förordningen (SFS 2022:1274), ske fastighetsnära 2027 varpå det bör planeras och möjliggöras för källsortering av förpackningar. SVOA anser att det är av vikt att detta uppmärksammas i planbeskrivningen. Även Farsta stadsdelsnämnd önskar en utförligare beskrivning om avfallshantering i detaljplanen.

SVOA anger att system för insamling av grovavfall alltid behöver planeras in vid nybyggnation, exempelvis genom att dimensionera för plats i miljörum eller utforma uppställningsyta för container på kvartersmark.

SVOA anser att dragväg mellan miljörum och uppställningsplats ska hållas jämn och fri från hinder samt att angoringsplatserna ska vara anpassade efter storleken på aktuella hämtfordon. SVOA informerar att förskolan och eventuell centrumverksamhet måste ha typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra fett i avloppsnätet.

Gråhundens samfällighetsförening och flera privatpersoner saknar förslag på ny plats för den återvinningsstation vars plats föreslås exploateras. De boende menar att om stationen försvinner, behöver den omlokaliseras till lämplig plats inom planområdet eller i dess närhet. Flera privatpersoner betonar vikten av att återvinningsstationen blir lättillgänglig med bil och att det är en fördel med dagens placering av den, att kunna göra livsmedelsinköp i närheten.

Hyresgästföreningen önskar mer information i planen om hur matavfall ska hanteras och ifall särskilda påsar för detta

²⁰ Med privatperson avses yttranden med dnr 53, 58, 63, 66, 68, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 111, 112, 113, 118, 119, 120, 121, 122, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 149, 154, 156, 158, 161, 162 och 163

tillhandahålls samt om matavfallet är avsett för biogas.
Hyresgästföreningen kräver vidare att soprum/miljörum förses med mekanisk till- och frånluft.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avsnittet om avfallshantering kompletteras med information om fastighetsnära insamling, i enlighet med den senaste förordningen.

Insamling av grovavfall, dragvägar vid avfallshantering samt installation för fettavskiljare är alla frågor för fastighetsägaren att hantera och därmed inget som detaljplanen reglerar.

Kontoret gör bedömningen att dagens FTI-station kommer att behöva få en annan lokalisering i närområdet. Från och med 1 januari 2024 tar kommunerna själva över ansvaret för insamling av hushållens förpackningsavfall. Enligt Förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar ska antalet och placering av lättillgängliga insamlingsplatser anpassas efter hur utbyggt den fastighetsnära insamlingen är. Enligt förordningen ska all insamling av förpackningsavfall ske fastighetsnära senast år 2027. Planbeskrivningen uppdateras med detta. I Stockholms stad kommer Stockholms vatten och avfall (SVOA) att ansvara för återvinningsstationerna och var de placeras. Kontoret har inlett dialog med SVOA om att hitta en ersättningsplats. En framtida plats har inte säkrats just nu, men kommer att studeras. Den nya stationen kommer att placeras utanför planområdet.

Sedan år 2023 är det obligatoriskt för hushåll att sortera ut matavfall, varvid insamling av matavfall ska möjliggöras inom kvarteren. Hur detta rent praktiskt ska gå till är dock inget som detaljplanen reglerar. Mekanisk till- och frånluft i miljörummen regleras inte i en detaljplan, utan blir en fråga för byggaktören att lösa i senare skede.

Räddningstjänst²¹

Storstockholms brandförsvär (SSBF) ser problem med att olika utrymningskoncept föreslås för bebyggelsen. Att utrymningen i en del av byggnadskroppen ska lösas med stegutrymning, och en annan via Tr2 kan fördröja läsbarheten och därmed räddningstjänstens insats. SSBF poängterar att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra både utifrån de boendes säkerhet, stadens möjligheter att utforma planen och ur räddningstjänstens insatsperspektiv. Det bör planeras för att samma koncept gäller hela byggnadskroppen.

²¹ Med privatperson avses yttranden med dnr 121

SSBF anser att det bör säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för *SSBF*:s stegutrustning är möjlig, då *SSBF* är förmögna att assistera vid utrymning med höjdfordon från balkonger eller fönster som är beläget högst 23 meter ovan mark. Om bebyggelsen planeras för utrymning med räddningstjänstens hjälp bör dessa höjder inte överskridas för de översta våningarna.

SSBF bedömer för garage under mark att hänsyn behöver tas till anläggningens behov av utrymningsvägar/angreppsvägar samt behov av brandgasventilation. Om till exempel utrymningstrapphus eller brandgasventilation från en undermarksanläggning mynnar i markplan måste dess placering möjliggöras i detaljplan.

SSBF anser att hänsyn ska tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderas ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs 150 meter mellan två brandposter. Området ser ut att ha erforderligt brandpostsystem, men behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

En privatperson anser att förskolans entré borde placeras vid Gråhundsvägen, för att skapa bättre tillgång för räddningstjänst.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskning kommer kvartersstrukturen att omarbetats och därmed även lösningar för Tr2 trapphus. Enligt BBR ställs normalt krav på att bostäder och lokaler ska utföras med tillgång till två utrymningsvägar. I planförslaget föreslås Tr2 för de trapphus vars byggnader inte har möjlighet till två utrymningsvägar. För byggnader utan Tr2-trapphus säkerställs åtkomst och framkomlighet för räddningstjänstens stegutrustning.

Utrymningsvägar som planbestämmelser på plankartan ska utredas nästkommande skede.

Kontoret noterar behovet av nya brandposter och bevakar frågan inför granskning av detaljplanen.

Förskolans entré bör placeras där angöring kan ske på ett smidigt sätt. På så sätt säkerställs även räddningstjänstens tillgång till verksamheten.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer²²

Länsstyrelsen anser att det behöver säkerställas att bebyggelsen i kvarter B och C kan utformas och placeras så att trafikbuller-förordningens krav följs. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att det bör utredas hur kvarter B och C bättre kan anpassas till det bullerutsatta läget. Nämnden betonar att genomgående lägenheter med tillgång till luddämpad sida bör eftersträvas. *Farsta stadsdelsnämnd* vill observera bullerproblematiken vid byggnation av bostäder närmast Tyresövägen.

Länsstyrelsen och *Trafikverket* bedömer att tekniska lösningar, för att klara bullerkraven, inte är förenliga med förordningens bestämmelser. Då bostädernas planlösningar blir avgörande för att klara riktvärdena, behöver exempel på planlösningar redovisas i planbeskrivningen. Även *Skönhetsrådet* anser att bullerproblematiken bör hanteras utan tekniska lösningar.

Trafikverket anser att förskolegården ska ha friytor som klarar riktvärdet på 50 dBA ekvivalent nivå. Då bullerskyddsskärmar behövs på förskolegården för att klara gällande riktvärden, anser *Länsstyrelsen* att sådana behöver införas som reglering på plankartan. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* saknar också planbestämmelse för föreslagen bullerskärm på förskolegården och som reglerar skärmarnas lägsta tillåtna höjd. *Farsta stadsdelsnämnd* bedömer också att förskolegården utsätts för så pass mycket buller att bullerskärmar behövs. Stadsdelsnämnden anser inte att läget är optimalt för en förskolegård.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att kvarter B1 utsätts för ljudnivåer kring 70-75 dBA ekv. nivå mot fasad och är i behov av en luddämpad sida samt uteplatser med god ljudmiljö. Det noteras att 13 lägenheter för denna del av kvarteret behöver åtgärder för att åstadkomma luddämpad sida. Nämnden anser att det i första hand bör utredas om släppet mellan B1 och B2 kan flyttas längre norrut för att öka utsträckningen av den luddämpade fasaden i B1. Om inte bör andra sätt utredas för att skapa luddämpad fasad. Kortsidan av B2 skulle kunna vara vegetationsbekladdad eller annat med absorberande material för att minska bullerreflektion mot B1, alternativt glasskärm mellan B1 och B2 som dämpar buller.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar att en planbestämmelse införs som säkerställer att bostadsbyggnaderna grundläggs och

²² Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 58, 59, 71, 100, 120, 134, 147, 161, 162 och 163

konstrueras på ett sådant sätt att riktvärdet för markvibrationer inte överskrids i byggnaderna. Planbestämmelse behövs även för att säkerställa de lägen där genomgående bostäder behövs för att uppfylla trafikbullerförordningen och de lägen där tekniska åtgärder behövs. Enligt nämnden bör tekniska lösningar endast tillämpas som en sista lösning för att kunna erhålla ljustäpplad sida.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att höghuset inte innebär en god ljudmiljö. 55 dBA bör klaras för så mycket som möjligt av den ljustäpplade sidans fasad, särskilt viktigt är det i rum avsedda för vila och där man vill kunna vädra. En kompensationsåtgärd kan vara att tillämpa ljudklass B för bostäder med fasader mot Tyresövägen/Gamla Tyresövägen. Nämnden anser att god ljudmiljö på innergården är både positivt och nödvändigt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer, beträffande höghuset, att de större lägenheternas vardagsrum endast får ljustäpplad sida i ett hörn av rummet och att rummets alla fönster utom ett är vänt mot den bullerutsatta sidan. För dessa lägenheter får endast ett av två sovrum tillgång till ljustäpplad sida.

Hyresgästföreningen anser att det är av största vikt att 3-glasfönster installeras varav ett glas isoleras för bullerdämpning.

Ett par privatpersoner kritiska till bullerutredningen då de menar att ljudmätningarna som är gjorda innan byggnation, blir missvisande då byggnader förstärker och reflekterar ljudet.

Flera privatpersoner anser att ett bullerplank måste uppföras utmed Tyresövägen. *Ett par privatpersoner* anser att slänten mot Tyresövägen ska lämnas orörd för att inte försämra avskärmning mot trafikbuller.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Strukturen för kvarter B och C föreslås förändras för att bättre svara upp mot flera av de intressekonflikter som finns. Buller är en av de avgörande anledningarna till att kvartersstrukturen föreslås ändras. Med en förändrad bebyggelsestruktur för kvarter B och C är kontorets förhoppning att tekniska åtgärder inte kommer att behövas för att uppfylla trafikbullerförordningens bestämmelser om riktvärden. Även höghusets gestaltning kommer att studeras ytterligare inför granskning. Som ett resultat av förändrad kvarterstruktur kommer bullerutredningen att behöva revideras i sin helhet. Även förskolans placering behöver ses över. Trafikbuller kommer att vara en viktig aspekt att behandla vid val av

lokalisering för ny förskolegård. Eventuella planbestämmelser kommer att utredas till nästa skede.

En bullerutredning utreder platsens bullersituation efter föreslagen bebyggelse, där reflektioner och andra bidragande effekter på buller utreds. Frågor rörande vilka planbestämmelser och ytterligare utredningar som krävs kommer studeras i nästa skede.

Inför granskning ska en vibrationsutredning tas fram för att detaljplanen ska kunna säkerställa att riktvärden för stomljud och vibrationer inte överskrids i byggnaderna.

Val av glas följer de krav som finns för inomhusbuller och som omfattas av Boverkets byggregler.

Bullerutredningen har utförts enligt branschstandard. Mätningarna tar hänsyn till kommande byggnader.

Det planeras för bullerplank utmed delar av Tyresövägen i samband med Trafikverkets ombyggnation av busshållplatsen Norra Sköndal. Inför granskning föreslås delar av kvarter C, närmast Tyresövägen, att förskjutas mer norrut. Därigenom kan slänten mot Tyresövägen lämnas orörd.

Förorenad mark²³

Länsstyrelsen anser att grundvattenprover behöver tas för att säkerställa att den tidigare drivmedelsstationen i närområdet inte har spridit föroreningar i marken. Även Miljö- och hälsoskyddsnämnden betonar vikten av att provtagning och analys av PFAS i grundvattnet alltid ska utföras. Vidare anser nämnden att det är viktigt att risken för flyktiga föroreningar utreds i fler medier än i jord samt att risken för sulfid bör undersökas vid sprängning av berg. Även flera privatpersoner efterfrågar geoteknisk undersökning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En mer detaljerad mark- och geoteknisk undersökning ska utföras, för vilken nivåmätning och grundvattenprover kommer att genomföras.

Risk²⁴

Länsstyrelsen bedömer att det inte är tillräckligt att endast analysera olycksrisken från farligt gods på Tyresövägen utifrån dagens

²³ Med privatperson avses yttranden med dnr 120, 149, 150, 152 och 155

²⁴ Med privatperson avses yttranden med dnr 122

transporter. En riskbedömning behöver omfatta samtliga riskklasser för att säkra en, i framtiden, godtagbar lösning ur risksynpunkt.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) anser att det av planbeskrivningen bör framgå hur ett avrinningsskydd, som hindrar brandfarlig vätska att rinna från Tyresövägen in i planområdet, kan tillses utan reglering i plankarta. *Länsstyrelsen* anser att ett avrinningsskydd placeras så nära Tyresövägen som möjligt och att det behöver framgå hur ett sådant skydd uppförs innan bebyggelsen inom planområdet är klar.

SSBF önskar att stadens ställningstagande avseende riskbild redovisas i planbeskrivningen, att endast hänvisa till riskutredningen räcker inte då den endast utgör underlag för stadens beslut i frågan. *SSBF* anser att placering av brandgasventilationen bör utredas ur ett olycksperspektiv.

Ett par privatpersoner ifrågasätter lämpligheten i att bygga bostäder i direkt närhet till Tyresövägen och högspänningsledningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret tar till sig Länsstyrelsens yttrande om utredning gällande farligt gods klass 1. Till den framtida processen önskar staden en fortsatt dialog med Länsstyrelsen om riskhanteringen i fråga. En uppdaterad utredning av farligt gods klass 1 kommer och påverkan på bebyggelsen utifrån platsens förutsättningar kommer att analyseras liksom avrinningsskydd. Även planbeskrivning kommer att uppdateras med avsnitt om riskhantering.

Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag att utreda platsens lämplighet för bostäder med en ny detaljplan. En laga kraftvunnen detaljplan kommer i flera skeden ha granskats och kontrollerats av berörda myndigheter på läns- och regionalnivå som bevakar riskfrågor. Riskbilden relaterat till farligt gods kommer som nämnts ovan att nyanseras och utredas ytterligare. Det kan i samrådsförslaget konstateras att inga risker råder relaterat till den högspänningsledning som finns i närområdet. Myndigheter har genom samråd styrkt kontorets bedömning.

Ras och skred

Länsstyrelsen anser att risken för skred behöver utredas i en geoteknisk utredning, då planområdet ingår i aktsamhetsområde för skred. *Trafikverket* bedömer att en markundersökning behövs för att ta hänsyn till eventuell geoteknisk påverkan. *Hyresgästföreningen*

förutsätter att en omfattande geoteknisk och geohydrologisk utredning tas fram till granskning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En mer detaljerad mark- och geoteknisk undersökning ska utföras, för vilken nivåmätning och grundvattenprover kommer att genomföras.

Skyddsrum²⁵

Flera privatpersoner anser att tillgång till skyddsrum med tillräcklig kapacitet behöver säkerställas inom planområdet, då det finns en oro att de skyddsrum som idag finns under Hemköpsbyggnaden inte kommer att ersättas i samband med att byggnaden rivs. Flera privatpersoner framför även att antalet skyddsrumspatser behöva öka då det blir fler boende i områden. red.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skyddsrum kan uppföras inom de flesta användningar inom en detaljplan, oavsett om kvarterensmarken är avsedd för exempelvis bostäder, handel eller kontor. I en detaljplan med exempelvis användningen bostäder, finns således inget planmässigt hinder för att uppföra skyddsrum, såvida inga egenskapsbestämmelser begränsar detta.

Vad gäller skyddsrumspanering på den aktuella platsen finns i dagsläget ett skyddsrum under nuvarande Hemköpsbutik med 233 platser. Skyddsrummet kommer att behöva ersättas med två nya skyddsrum (å 120 platser) i kvarter B i samband med att ny bebyggelse uppförs på platsen. Ordningsgången vad gäller avveckling/ersättning av skyddsrum beslutas av MSB. Planförslagens planbeskrivning ska förtydligas med detta.

I övrigt gäller att skyddsrum inte är reserverade för någon särskild, utan kan användas av hela civilbefolkningen i händelse av krig/kris. Det innebär att vem som helst kan söka skydd i vilket skyddsrum som helst. I 2 kap. 3 § lag (2006:545) om skyddsrum anges att "Skyddsrum skall vara utformade så att de under fredstid kan användas för andra ändamål." Det innebär att ett skyddsrum inte nödvändigtvis behöver vara ett separat utrymme utan kan nyttjas som exempelvis cykelrum eller förrådsutrymme under fredstid, vilket det även planeras för i planförslaget.

²⁵ Med privatperson avses yttranden med dnr 52, 55, 57, 58, 66, 71, 81, 101, 111, 122, 134, 161, 162 och 163

Skyfall och översvämning

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med ett resonemang kring konsekvenser med begränsad framkomlighet för utryckningsfordon vid översvämning på grund av skyfall. I synnerhet bör det framgå ifall det finns verksamheter inom planområdet där kravet på framkomlighet är särskilt stort samt hur länge tillfartsvägarna inte bedöms vara framkomliga vid kraftigt skyfall.

Länsstyrelsen bedömer att ifall översvämningar inom planområdet ska hanteras genom ledning under mark behöver dess kapacitet vara tillräcklig för att omhänderta ett klimatanpassat 100-årsregn. I de fall vattnet ska ledas genom en ytlig skyfallsledning samt dagvattendamm behöver det säkerställas att flöden och vattendjup som uppstår inte innebär en fara för människors säkerhet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det i planhandlingarna behöver förtydligas huruvida skyfallsledningen genom kvarter A ska gå ovan eller under mark. Ifall det ska läggas skyfallsledning under mark anser nämnden att en planbestämmelse om denna behöver läggas till i plankartan samt information om ledningens dimensionering.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) anser att för skyfallsledningar under mark är det viktigt att säkerställa ett säkerhetsavstånd på 2 meter från ytterkant ledning till släntkant för åtkomst till ledning vid åtgärder och underhåll. Vidare önskar SVOA ett u-område för dessa ledningar som på plankartan hamnar på kvartersmark. Planbeskrivningen behöver i sådana fall uppdateras med detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I kommande skede ska planbeskrivning uppdateras med avsnitt om riskhantering och framkomlighet för utryckningsfordon vid översvämning på grund av skyfall. Kontoret vill förtydliga för Länsstyrelsens och Miljö- och hälsoskyddsnämnden att skyfallshanteringen i samrådsförslaget avser ovan mark. Det finns inte finns någon möjlighet eller rimliga medel för att hantera ett 100-årsregn i ledningar på platsen. Skyfall kommer fortsatt att lösas ovan mark i det kommande planarbetet genom fördröjning i en skyfallsyta inom allmän platsmark. I det fortsatta planarbetet ska det utredas vilken typ av lösning som är bäst lämpad utifrån inkomna synpunkter.

Med den föreslagna förändrade kvarterstruktur kan underjordiska ledningar behöva planläggas som u-område. Planbeskrivning och plankarta kommer att uppdateras efter utfallet.

Miljö- och klimataspekter

Miljömål

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget behöver bearbetats vad gäller frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten, då grundvattnet kan vara förorenat av tidigare drivmedelsverksamhet i närheten av planområdet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör framgå på vilket sätt planen ska bidra till stadsbyggnadsmålet om en klimatsmart och tålig stad samt miljöprogrammets mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskning av detaljplanen ska grundvattenprover genomföras för att säkerställa grundvattnets status.

Planförslaget innebär att till största delen redan ianspråktagen mark för parkering och verksamheter kommer ersättas med ny bebyggelse. Planen ligger kollektivnära och intill regionalt cykelstråk. Samtidigt rivs byggnader och ett ianspråktagande av en mindre naturyta. De nertagna träden kommer att kompenseras genom att nya träd planteras i gatan och på kvartersmark. Den nya bebyggelsen föreslås placeras på ett vis som bevarar skyddsvärd natur. Den nya bebyggelsen som föreslås har i dagsläget ingen utnämnt tydlig klimatprofil. Kontoret tar med sig Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande och uppdaterar planbeskrivningen.

Naturvård

Länsstyrelsen noterar att staden avser ansöka om dispens från biotopskyddsbestämmelserna för nedtagning av allé mot Tyresövägen. Enligt Länsstyrelsen bör planen i första hand anpassas så att planens utformning inte strider mot skyddet. Om det inte är möjligt att bevara träden ska det i en eventuell dispensansökan tydligt framgå att alternativa lösningar som innebär att träden kan stå kvar har utretts.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en ekologisk bedömning av för de träd som påverkas av planförslaget. Även *Skönhetsrådet* önskar en tydligare redovisning av vad som avses hända med de träd som inte skyddas i detaljplanen. *Flera privatpersoner* ställer sig kritiska till att befintlig växtlighet i området tas bort.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det behöver förtydligas på vilket sätt naturmark och eventuella träd påverkas av föreslagen förskolegård.

Farsta stadsdelsnämnd anser att det är mindre bra att den trädbevuxna naturmarken mellan Gråhundsvägen och Gamla Tyresövägen tas bort till förmån för bostäder. Stadsdelsnämnden befarar, liksom *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* att biologisk mångfald, habitatnätverk för eklevande arter och spridningssamband påverkas negativt av förslaget. *En privatperson* saknar analys om habitatnätverk gällande ädellövträd, påverkan på spridningssamband, habitat, växtlighet och djurliv med mera.

Farsta stadsdelsnämnd anser att de två värdefulla ekarna måste placeras i ett annat läge ifall de ska kunna bevaras. Ett garage under mark försvårar möjligheten att spara träden eftersom rotsystemet sannolikt kommer att skadas. Stadsdelsnämnden befarar att trädkronorna riskerar att komma för nära fasaderna och kan skadas både vid rivning samt vid byggnation. Även *Miljö- och hälsönämnden* bedömer att planerad rivning och byggnation hamnar för nära de två ekarna, med risk för påverkan på dess rötter och trädkrona.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genom att skjuta bebyggelsen i kvarter C mer norrut skapas förutsättningar till att i högre utsträckning bevara befintlig allén. Skulle allén påverkas så ska lämpliga åtgärder studeras och dispens sökas.

En naturvärdesinventering kommer att tas fram, som bland annat utreder vilka värden som finns kopplat till befintliga träd inom planområdet. Med naturvärdesinventeringens resultat kommer kontoret att bättre kunna bedöma planförslagets konsekvenser på naturmiljön, avseende bland annat biologisk mångfald, habitatnätverk och spridningssamband av förslaget. I de fall som naturmark exploateras avser staden att ersätta marken med kompensationsåtgärder.

I samband med att bebyggelsestrukturen görs om för kvarter B och C, där Pudelgränd förlängs och kopplas ihop med Gråhundsvägens södra del, bedöms avståndet mellan ekarna och ny bebyggelse kunna öka. Att ekarna inte skadas i samband med rivning är inget som detaljplanen kan säkerställa, utan behöver regleras i avtal mellan exploateringskontoret och byggaktören.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten noterar att E-område utmed Gråhundsvägen planläggs med byggrätt inom kvartersmark direkt mot allmän plats för park. Om byggrätten nyttjas så att byggnad placeras i

användningsgräns finns ingen markremsa kvar för underhåll av fasad, utrymme för dräneringsledning, eller för att på andra sätt nå och sköta om byggnaden inom egen mark. Ett officialservitut för till exempel fasadskötsel kan generellt inte bildas inom allmän plats.

Lantmäterimyndigheten saknar krav på att förskola ska finnas för den bygg rätt som omfattar förskola och bostäder (BS1) i kvarter B. Föreslagen användning kan innebära att det endast blir bostäder för den aktuella delen.

Lantmäterimyndigheten är frågande till vad om händer med förskolegården ifall ingen förskola byggs. Lantmäterimyndigheten noterar att förskolegården inte ensamt kan utgöra en lämplig självständig fastighet. Område utpekad för förskolegård kan inte heller nyttjas som bostadsgård i det fall endast bostäder skulle byggas inom BS1.

Lantmäterimyndigheten noterar att samtliga befintliga rättigheter avses upphävas i samband med planens genomförande. Avtalsservitut kan, förutom att upphävas i lantmåteriförrättning, även raderas av fastighetsägarna själva.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I planförslaget finns ett E-område med en begränsad exploateringsgrad. Placeringen är fri inom området för att möjliggöra lämplig placering utifrån platsens förutsättningar och kravställningar kring skötsel och utrymme för dräneringsledningar. Den reglerande bestämmelsen om exploateringsgrad hindrar att hela ytan kan bebyggas. Kontoret noterar Lantmäterimyndighetens yttrande om fri placering och tar med sig från i det fortsatta arbetet.

Förskolbehovet kommer i fortsatta planarbetet utredas vidare. Kontoret tar med sig frågan vidare gällande kravställning av förskola och förskolegård i plankartan samt behov av att uppdatera beskrivning om befintliga rättigheter i planbeskrivning till kommande planarbetet.

Övriga frågor²⁶

En privatperson anser att den väg som leder till busshållplatsen Norra Sköndal som i planbeskrivningen beskrivs som en stig, snarare bör betraktas som en asfalterad gång- och cykelväg.

²⁶ Med privatperson avses yttranden med dnr 46, 53, 59, 71, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 89, 90, 93, 95, 96, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 109, 111, 112, 113, 119, 120, 122, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 145, 156, 158 och 161

Ett par privatpersoner anser att planområdesgränsen borde dras längs Pudelgränd och väster om Drevern 1 och inte längs Gråhunden 2 i sydväst.

Flera privatpersoner bedömer att en förtätning av platsen riskerar att innebära att radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt förloras och att fastighetsvärdena i området minskar.

En privatperson saknar information om byggaktörens finansiella situation.

Gråhundens samfällighetsförening vill betona vikten av att olika byggprocesser i området samordnas i den mån de överlappar, för att göra situationen så bra som möjligt för de boende. *Flera privatpersoner* anser att byggtiden är för lång och att ett mindre antal bostäder skulle kunna förkorta byggtiden.

En privatperson önskar att en tät dialog med boende hålls under byggtiden.

En privatperson föreslår att Tyresövägen i framtiden antingen grävs ned eller omvandlas till en stadsgata, likt visionerna om Örbyleden.

Ett par privatpersoner önskar mer offentlig konst i projektet.

En privatperson vill inte att Pudelgränd används för byggtrafik och anser hellre att Gråhundsvägen används för det ändamålet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar synpunkten om "stigen" mellan busshållplatsen och Gråhundsvägen och ändrar detta i planbeskrivningen.

Planområdesgränsen väster om Gråhunden 2 är satt för att få med den breddning av Gråhundsvägen som krävs för att möjliggöra ny gång- och cykelväg. Plangränsen sträcker sig dit den planerade gång- och cykelvägen, som Trafikverket projekterar, ska ansluta.

Med all den exploatering som planeras i närområdet, som en del av Skarpnäcks nya årsring, kommer den urbana karaktären i denna del av staden att förstärkas.

När Stockholms stad tecknar markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering med en byggaktör ställer staden

ett antal hållbarhetskrav. Det är exploateringskontoret som ansvarar för att följa upp och bedöma hur väl byggaktören lever upp till de krav som har avtalats. Detta är således ingen fråga som behandlas i detaljplaneprocessen.

Utbyggnaden av projektet kommer att ske etappvis, för bostäder liksom ombyggnad av gator. Etappernas utbyggnadsskede kommer noga studeras för att bli effektiva och innebära så liten påverkan för boende som möjligt. Under perioder är det sannolikt att det på vissa håll kommer att vara begränsad framkomlighet. I och med att utbyggnaden av varje kvarter föreslås ske etappvis, är antalet bostäder mindre avgörande för byggnadstiden. Etapputbyggnaden kommer preliminärt ske enligt följande:

- 1) Delar av dagens markparkering byggs med nytt parkeringshus*
- 2) Bostäder och livsmedelsbutik byggs på resterande markparkering. Parkeringshuset hanterar kundparkering och boendeparkering*
- 3) Befintlig livsmedelsbutik rivs och bebyggs med bostäder.*
- 4) Sista etapputbyggnaden görs när avtalet med fastighetsgästerna i kvarter A går ut.*

Att förlägga delar av Tyresövägen i tunnel under mark skulle vara ett påkostat projekt som av den anledningen inte ses som prioriterat i dagsläget. Tyresövägen är, precis som Örbyleden, utpekad som ett urbant stråk i översiktsplanen. För närvarande finns inget uppdrag om att studera hur en omvandling för denna del av Tyresövägen skulle kunna se ut.

Det är Stockholm konst som ansvarar för offentliga konstnärliga gestaltningar enligt enprocentsregeln, vilket är en finansieringsmodell som innebär att cirka en procent av budgeten avsätts för konstnärlig gestaltning vid ny-, om- och tillbyggnad.

I god tid innan byggstart ska en trafikanordningsplan för byggtrafik med mera redovisas av byggaktören och godkännas av staden. Byggverksamheten ska bedrivas så störningar för närboende under byggtiden minimeras.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Planförslaget utgör en viktig del i att nå målet om 140 000 bostäder till år 2030 och bostäderna är väsentliga för att uppnå stadens åtaganden i Stockholmsöverenskommelsen. Planförslaget förtydligar riktningensmönster genom bebyggelse utmed gatorna och gör det enklare att röra sig mellan olika stadsdelar, vilket i sin tur bidrar till stadsbyggnadsmålet om en sammanhängande stad.

Planförslaget är i linje med stadens översiktsplan och program för Bagarmossen och Skarpnäck

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller bebyggelseskala, bulleranpassning och skyfall. En majoritet av sakägare och övriga boende motsätter sig inte en exploatering av platsen, men anser att samrådsförslaget har en allt för hög exploatering, skala och en olämplig trafiklösning.

Från de inkomna synpunkterna har främst en intressekonflikt identifierats om att möjliggöra för en tät stadsmiljö för fler boende eller att utveckla platsen med en låg skala. En avvägning mellan anpassning till olika stadsbyggnadskaraktär och dess kulturmiljö har även behövt göras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer utifrån samrådsförslagets utformning och inkomna synpunkter att höjdskalet på bebyggelsen, liksom kvartersstrukturen, behöver omarbetas inför granskning för att bättre anpassas till platsens förutsättningar. Kontorets bedömning är att en förändrad kvartersstruktur möjliggör för en bättre hantering av buller, ett ökat avstånd till skyddsvärda ekar och allé, förbättrade förutsättningar för skyfallshantering, tryggare och mer tillgängliga gångstråk samt en bättre boendemiljö.

Planförslaget möjliggör för fler bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Bebyggelsen tillsammans med ett sammankopplat gatunät bidrar även till en bättre orienterbarhet och tillgänglighet till kollektivtrafiken för närboende med. Gamla Tyresövägen stärks i omvandlingen till en stadsgata i form av nya målpunkter, ökad befolkning under dygnets alla timmar och mer aktivitet. Sammantaget bidrar planförslaget till att stärka det lokala sambandet på mellan Skarpnäck och Sköndal.

Kontorets bedömning är att de synpunkter som framkommit kan hanteras i den fortsatta planprocessen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet föreslås i huvudsak följande bearbetningar och kompletteringar att göras i det fortsatta planarbetet:

Bebyggelse

- Bebyggelseskalan sänks generellt i samtliga kvarter för att passa in bättre i omgivningen. Utgångspunkten kommer vara en sammanhållen skala om 4-5 våningar med inredningsbar takvåning.
- Parkeringshuset i kvarter C minskar i storlek och dess placering ses över
- Bebyggelsen ges en tydligare läsbarhet med en mer enhetlig skala och utformning.
- Bebyggelsens placering ges ett större respektavstånd till skyddsvärd natur och Tyresövägen.
- Planområdesgräns för Kvarter A breddas och innefattar en mindre del av detaljplaneområdet på andra sidan Gamla Tyresövägen för att anpassa vägsektionen efter kommande bebyggelse.
- Kvarter B och C slås samman till ett storgårdskvarter.
- Höghuset i kvarter C sänks för att underordnas befintliga höghus i Skarpnäck.
- I kvarter C kommer avståndet mellan bebyggelsen och Tyresövägen, liksom avståndet till Trafikverkets vägområde, att öka.
- Kvarter A bearbetas om för att anpassas till föreslagen skyfallslösning och mötet med Gamla Tyresövägen.

Trafik

- Pudelgränd förlängs och ansluter till Gråhundsvägen i söder. Vägdragningen ersätter tidigare del av Gråhundsvägen mellan kvarter B och C.
- Gångvägen söder om kvarter C utmed Tyresövägen breddas och föreslås bli ny kvartersgata med vändplan.
- Föreslagen gångväg i planområdets västra del studeras om för att öka tillgängligheten.

Park

- Den förändrade kvarterstrukturen föranleder till att skyfallsparken i kvarter A får en ny placering

Naturvård

- En naturvårdsinventering ska tas fram.

Skyfall

- Vatten till skyfallsparken i kvarter A leds från Gråhundsvägen i söder via Pudelgränd.

Planhandlingar och utredningar

- Planhandlingarna ses över i enlighet med inkomna synpunkter.

- Befintliga utredningar ses över i enlighet med yttranden från remissinstanser.
- En geoteknisk utredning ska göras.
- Grundvattenprover ska göras.

Övrigt

- Förskolbehovet ses över, där en eventuell förskola ges en ny placering jämfört med tidigare förslag.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Anna Wallström
planchef

Tim Kahlbom
stadsplanerare

Adam Hörnedal
stadsplanerare

Inkomna synpunkter

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen, dnr 74

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Det har funnits en drivmedelsanläggning i närheten av planområdet som medför risk för mark- och grundvattenföroreningar som även kan påverka planområdet. Kommunen behöver inom planprocessen visa och säkerställa att marken och grundvattnet inte är förorenat samt visa på förslag till åtgärder ifall så är fallet. Förorenat grundvatten kan även påverka dagvattenhanteringen, vilket gör att kommunen även behöver kontrollera utgående dagvatten.

Hälsa och säkerhet, buller

Samtliga bostäder i kvarter B och C uppnår inte riktvärdena enligt trafikbullerförordningen (2015:216) med aktuell byggnads- och kvartersutformning. Trafik- och verksamhetsbullerutredningen (2022-09-13) bedömer dock att riktvärdena för bostäderna kan nås vid en omDispositionering av nuvarande planlösning, och plankartan har försetts med en skyddsbestämmelse om att riktvärdena för trafikbuller ska klaras.

I bullerutredningen finns förslag på tekniska lösningar för bland annat kvarter B (delvis inglasning av balkonger för 13 lägenheter). Detta nämns inte i planbeskrivningen, men finns med som planbestämmelse. Tekniska lösningar, som helt eller delvis inglasade balkonger, är enligt Länsstyrelsen inte förenliga med förordningens bestämmelser. Bland annat eftersom en del av förordningens syfte handlar om att skapa godtagbara ljudnivåer utomhus. Därför behöver till exempel utomhusbullret mätas vid fasad, vilket är utanför eventuella inglasningar. Tekniska lösningar som kompensation när riktvärdena överskrids är inte förenliga med förordningen och ska endast användas i undantagsfall för att nå en god helhetsmiljö och först efter att bebyggelsens placering och utformning bearbetats för att säkerställa en god ljudmiljö. Om tekniska lösningar krävs för enstaka bostäder behöver kommunen redovisa och motivera dessa i planbeskrivningen samt reglera dem i plankartan.

Vidare krävs enligt planbeskrivningen och bullerutredningen en omDispositionering av planlösningar i flera lägen för att klara riktvärden. Eftersom bostädernas planlösningar blir avgörande för att klara riktvärdena, behöver kommunen redovisa exempel på planlösningar i planbeskrivningen. Kommunen behöver inom planprocessen visa och säkerställa att bebyggelsen kan utformas och placeras så att förordningens krav följs.

Transporter med farligt gods

Riskanalysen (Detaljerad riskanalys, 2021-04-07) s analyserar olycksrisker med utsläpp och antändning av brännbar gas (klass 2.1) och brandfarlig vätska (klass 3) på Tyresövägen som är primär transportled för farligt gods. Det är dock inte tillräckligt att endast analysera de transporter till målpunkter som finns idag. Kommunen behöver analysera samtliga klasser eftersom utpekandet av Tyresövägen som primär transportled är till för att säkra även en framtida samhällsutveckling av Stockholm och andra kommuner.

Riskanalysen föreslår ett avrinningsskydd som hindrar brandfarlig vätska att rinna från Tyresövägen in i planområdet. Detta kan vara i form av förhöjd kantsten, vall eller liknande. Eftersom skyddsavståndet beräknas från pölbrandens utbredning är det viktigt att denna skyddsåtgärd sker så nära Tyresövägen som möjligt. Riskanalysen föreslår att åtgärden sker i Tyresövägens vägkant. Eftersom åtgärden ligger utanför planområdet behöver det framgå hur kommunen säkerställer att skyddet uppförs innan bebyggelsen inom planområdet är klar.

Översvämningsrisk

De åtgärder som föreslås i planområdet för att hantera översvämnning är bland annat en skyfallsled rakt igenom kvarter A (kvarter 4 i utredningen), ett fördröjningsmagasin under korsningen Pudelgränd/Gråhundvägen samt en större dagvattendamm i planområdets norra del. Länsstyrelsen rekommenderar att dagvatten i så stor utsträckning som möjligt hanteras på markytan snarare än i slutna system. Risken kan vara stor att ledningarna blir överfulla, eller av annan anledning inte kan hantera tillkommande vattenmängder vilket leder till att vattnet rinner i oönskad riktning vid ett skyfall. Om översvämningsrisken ska hanteras med en ledning under mark behöver kommunen visa att ledningens kapacitet är tillräcklig för att omhänderta ett klimatanpassat 100-årsregn och att önskad effekt kan uppnås vid stora vattenflöden. Om vattnet ska ledas genom kvarter A via en ytlig skyfallsled samt dagvattendamm behöver kommunen visa att de flöden och vattendjup som uppstår inte innebär en fara för människors säkerhet. För stöd i bedömningen, se Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps *Vägledning för skyfallskartering* (2017) samt länsstyrelsens faktablad *Rekommendationer för hantering av översvämnning till följd av skyfall - stöd i fysisk planering* (2018).

Risk för skred

Delar av planområdet utgörs av lera och pekats ut som aktsamhetsområde för skred. Kommunen behöver därför bedöma markens lämplighet med hänsyn till risken för ras och skred. För att göra en sådan bedömning kan kommunen behöva ta fram en geoteknisk utredning. Bedömningen behöver bland annat beakta tillkommande laster och förändrade marknivåer. Kommunen behöver bedöma både stabiliteten inom kvartersmark och allmän platsmark, inklusive stabiliteten intill den planerade skyfallsdammen i planområdets norra del. Åtgärder eller begränsningar som är en förutsättning för att marken ska bli lämplig med hänsyn till risken för ras och skred behöver framgå av plankartan och redovisas i planbeskrivningen.

Översvämning

Skyfallsutredningen (2022-09-06) visar att utan åtgärder är framkomligheten för räddningstjänsten till planområdet är begränsad vid ett skyfall (100-årsregn). Utredningen konstaterar stora risker för materiella skador och även för hälsa och säkerhet. Med åtgärder finns vissa förbättringar, men planområdet har fortfarande framkomlighetsproblem vid kraftigt skyfall. Kommunen bör komplettera planbeskrivningen med ett resonemang kring konsekvenserna av att framkomligheten är begränsad. Detta genom att redogöra för framkomligheten för olika utryckningsfordon till planområdet. Det bör framgå om det finns några verksamheter inom planområdet där kravet på framkomlighet är stort samt hur länge tillfartsvägarna inte är framkomliga vid skyfall.

Förskolegårdar

Detaljplanen föreslår 1400 kvadratmeter förskolegård fördelat på 80 barn. Det ger 17,5 kvadratmeter per barn. Intill förskolan anläggs en park som kan komplettera förskolegården. Länsstyrelsen erfar dock att sådana komplement kräver en annan typ av pedagogik och inte bör ses som en yta för fri lek. Utemiljön är av stor betydelse för förskolor och skolor. Bra skolgårdar och förskolegårdar är extra viktigt för dem som i övrigt inte har tillgång till en god fysisk miljö (Kommissionen för jämlik hälsa 2017). Det finns inga lagstadgade krav på hur stor en skolgård ska vara, men Boverket och Movium har tagit fram riktlinjer som tar hänsyn till hur stor friyta som skapas per barn. Ett rimligt mått utifrån antalet barn anges vara 40 m² friyta per barn i förskolan. Den totala storleken på friytan bör helst överstiga 3 000 m². På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Om friytan understiger rekommenderad storlek är det extra viktigt att arbeta med utformningen av denna (Boverket och Movium, 2015). Föreslagen förskolegård underskrider dessa mått och kommunen bör utveckla sitt resonemang kring detta i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen redovisar även att förskolegården är utsatt för buller som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden (NV-011534-17). För att klara riktvärdena tar planbeskrivningen upp att bullerskyddsskärmar kan användas. Kommunen bör se över detta och vid behov införa lämplig reglering på plankartan.

Biotopskydd

Kommunen avser att ansöka om dispens från biotopskyddsbestämmelserna för att avverka alléträd. En detaljplan ska fungera självständigt och det bör inte krävas en dispens från biotopskyddsbestämmelserna för att genomföra en detaljplan (se MÖD dom i mål P 2285-17 respektive P 6691-18). Planen bör därmed i första hand anpassas så att planens utformning inte är i strid med skyddet. Om det inte är möjligt att bevara träden ska det i ansökan tydligt framgå att kommunen har utrett alternativa lösningar som innebär att träden kan stå kvar.

Om risk för skada på träden bedöms uppstå i samband med markarbeten ska åtgärden anmälas till Länsstyrelsen för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Buller

Ekvivalent ljudnivå på 75 dBA vid fasad är en mycket hög ljudnivå. Krav på ljudnivå inomhus (30 dBA) blir svårt att klara och medför att speciallösningar för fasader och fönster krävs. Inomhusnivåer

regleras inte i detaljplan, men på grund av de höga nivåerna rekommenderar Länsstyrelsen kommunen att undersöka om planförslaget är genomförbart.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Luffartsverket, dnr 49

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Storstockholms brandförsvär, dnr 64

Hantering av olycksrisker

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Tyresövägen som är primär transportled för farligt gods. Riskkällan kommenteras nedan. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från vägkant med transport av farligt gods, oavsett risknivå. Till samrådet har en riskanalys tagits fram av Brandskyddslaget (Detaljerad riskanalys Skarpnäck – Drevern 1 m.fl. 2021-04-07). I denna bedöms risken som acceptabel förutsatt att ett antal åtgärder vidtas för bebyggelsen och området mellan bebyggelsen och vägen. 20 meter hålls bebyggelsefritt och bostadsbebyggelse placeras som närmst 20 meter från vägen. Utöver åtgärder som kan regleras i den aktuella detaljplanen krävs även att ett avrinningsskydd som hindrar brandfarlig vätska att rinna från Tyresövägen in i planområdet. Då detta skydd är en förutsättning för planen, anser SSBF att det bör framgå av planbeskrivningen hur detta skydd tillses utan reglering i plankarta.

I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för

SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser.

Möjlighet till räddningsinsatser, Bostadsbebyggelse

Enligt framtagen brandutrymningsplan ska uppställningsplatser för räddningstjänst finnas tillgängligt inom 50 meter från utrymningsvägarna. SSBF vill upplysa om att detta avstånd skall uppfyllas för samtliga angreppsvägar. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. SSBF kan inte se att detta inte uppfylls i planerad bebyggelse, men vill upplysa om att det inte enbart gäller utrymningsvägar. Enligt planbeskrivningen skall utrymning möjliggöras genom trapphusen i form av särskild brandskyddsklass Tr2 för de bostadshus där angöring av räddningstjänstfordon överstiger nio meter i avstånd eller som har enkelsidiga lägenheter mot gård. Tr2-trapphus nyttjas även i höghuset där våningsantalet överstiger antalet våningar som kan utrymmas med hjälp av stegbil.

SSBF ser positivt på att frågan om utrymning har beaktats redan i samrådsskedet. SSBF kan dock se problem med att olika utrymningskoncept föreslås för bebyggelsen. Att utrymningen i en del av byggnadskroppen skall lösas med stegutrymning, och en annan via Tr2 kan fördröja läsbarheten och därmed räddningstjänstens insats. SSBF vill poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra både utifrån de boendes säkerhet, stadens möjligheter att utforma planen och ur räddningstjänstens insatsperspektiv. Det bör planeras för att samma koncept gäller hela byggnadskroppen.

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det dock som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från delar av den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. SSBF vill upplysa kommunen om att flera av de byggnadskroppar som planeras med stegutrymning ser ut att vara höga, detta beror delvis på den utformning som planeras med större bottenvåningar, men även p.g.a. lutningar av marken. SSBF har förmågan att assistera vid utrymning med höjdfordon från balkong eller fönster där balkongräcke eller fönsterkarm är beläget högst 23 m över mark. Om bebyggelsen planeras för utrymning med räddningstjänstens hjälp bör SBK försäkra sig om att dessa höjder inte överskrids för de översta våningarna. 23 meter motsvarar oftast åtta våningar, men

kan med ändrad utformning av våningsplan innebära att även hus i lägre våningsantal överskrider dessa höjder. I plankartan förefaller detta kunna inträffa för flera av de lägre huskroppar som planeras med stegutrymning, då byggnadshöjd i förhållande till marknivå ser ut att kunna överskrida nåbar höjd. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-09.

Komplexa objekt, undermarknanläggning i form av garage, större garage ovan mark

Inom planerat område finns garage under mark som sträcker sig över en stor yta i kvarter B. I kvarter C planeras även för större garage ovan mark. Garage är byggnader som kan förväntas bli komplexa ur ett insatsperspektiv och ställer speciella krav på både utrymningslösningar och på hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Dessa krav måste uppfyllas i projekteringen, men det är av vikt att förutsättningarna för att lösa dessa aspekter utreds tidigt. Det är viktigt att dialog förs med SSBF kring förutsättningarna för räddningsinsats under projektets gång. För undermarksanläggningar som planeras inom området, garage under mark i kvarter B, bör det i planprocessen tas hänsyn till dessa anläggningars behov av utrymningsvägar/angreppsvägar samt behov av brandgasventilation. Om exempelvis utrymningstrapphus eller brandgasventilation från en undermarksanläggning mynnar i markplan måste dess placering möjliggöras i detaljplan. Vidare bör även placeringen av brandgasventilation utredas ur ett olycksriskperspektiv. Exempelvis kan en storbrand i undermarksanläggningen påverka omgivningen runt brandgasventilationens placering.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-125. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att området har erforderligt brandpostsystem men behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket, dnr 142

Vägområde

Trafikverket anser att vägområdet för väg 229 sträcker sig till fastighetsgräns mot fastigheten Dvärgspetsen 1. Vägområdet består av mark som har tagits i anspråk för en väganordning och som väganordning räknas anordningar som Trafikverket stadigvarande behöver för vägens bestånd, drift eller brukande. Trafikverket kan därför i detta läge inte godkänna att det anläggs gång- och cykelväg inom vägområdet. Om staden går vidare med föreslagen utformning ska staden ansöka om intrång i vägområdet enligt 43§ väglagen hos Trafikverket.

Trafikverket anser i första hand att vägområdet inte ska detaljplaneläggas, i andra hand att vägområdet planläggs som allmän platsmark, ”väg”.

Buller

I planhandlingarna framgår att riktvärdena för buller inte klaras för ett flertal lägenheter även med tekniska lösningar såsom ändrade planlösningar, delvis inglasade balkonger, klackar med indragningar och skärmar samt absorberande fasader samt i balkongtak.

Trafikverket anser att riktvärden för buller ska klaras utan tekniska lösningar. Staden behöver på ett tydligt sätt redovisa att samtliga lägenheter klarar riktvärdena för buller.

Trafikverket anser att den planerade förskolegården ska ha friytor som klarar riktvärdet på 50 dBA ekvivalent värde. Det är oklart om bullerberäkningen tagit hänsyn till planerad bullerskärm längs Tyresövägen eller ej.

Geoteknik

Trafikverket vill understryka att eftersom inga markundersökningar har utförts måste redovisade tolkade jordlager anses som mycket osäkra.

Trafikverket ser i detta läge inga stora risker för väganläggningen men senare utredningar bör ta hänsyn till eventuell geoteknisk påverkan på väganläggningen.

Ytterligare avtal, tillstånd mm

Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. På grund av närheten till statlig väg anser Trafikverket att ett avtal gällande bevakningsuppdrag ska tecknas mellan Trafikverket och Stockholms stad innan detaljplanen antas. I ett

senare skede tecknas även ett genomförandeavtal. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande.

Om staden även i fortsättningen planerar för anläggningar i vägområdet ska tillstånd för anläggning i vägområde sökas enligt 43§ väglagen.

Region Stockholm, trafikförvaltningen, dnr 87

Region Stockholm ser att den planerade bebyggelsen är i enlighet med RUFS 2050 och har acceptabla gångavstånd till befintlig kollektivtrafik.

Detaljplaneförslaget angränsar och omfattar delvis Gamla Tyresövägen men innebär en ombyggnad för vägen. Vägen trafikeras av flertalet busslinjer samt stombusslinje 172 och 173. Hållplatser finns intill planområdet, Stora Sköndalsvägen, och planeras att byggas om i samband med den nya planerade bebyggelsen. Trafikkontoret ansvarar för ombyggnationen av den östra hållplatsen.

Region Stockholm har följande medskick och synpunkter avseende vägutformning och hållplatsutformning inför den planerade ombyggnaden.

Väderskydd bör vara placerat >2,35 m, men ska vara placerat >1,2 m från kant mot körbanan. Regionen ser att Stockholm stad kan överväga att anlägga ett räcke mellan väderskydd och cykelbana för att minimera risk för konflikt mellan väntande resenärer och cyklister. Framförallt kan väntande resenärer sprida ut sig från plattformen och väderskyddet om minimimått för dessa väljs.

Det östra hållplatsläget planeras att flyttas norrut i samband med exploateringen och hamnar därför nära övergångstället. Hållplatslägen bör ligga >20 m, men ska ligga >15 m, före övergångstället. I trafikutredningens ritningar är hållplatsläget inritat ca 10 meter före övergångstället. Syftet med att anlägga hållplatsläget 20 m från övergångstället är att öka kapaciteten. En buss som stannar vid övergångstället blockerar då inte hållplatsen för bakomvarande buss. Syftet med att anlägga hållplatsen minst 15 m före övergångstället, istället för som i trafikförordningen angett minst 10 m mellan stannande fordon och övergångställen, är att bussar är både högre och bredare än personbilar. Detta innebär att en buss skymmer sikten i större utsträckning jämfört med en personbil.

Region Stockholm anser att den nya angöringsfickan som planeras längs Gamla Tyresövägen riskerar att försämra framkomligheten för passerande bussar. Hur det påverkar framkomligheten beror på vilken typ av angöring och med vilken frekvens det sker. Exempelvis korttidsparkering till butik innebär att fordon stannar och backar in från gatan. Hur detta påverkar framkomligheten bör beskrivas tydligare.

Ska en angöringsficka tillskapas behöver en frizon säkerställas mellan angöring och körbanan. Vid hastighet 50 km/h ska frizonen mellan angörande fordon och körbanan vara 0,5 meter. Det är av stor vikt att angörande fordon inte står och blockerar körbanan eftersom stombussar passerar och busslinje 181 ska kunna angöra hållplatsen direkt efter angöringsfickan.

Region Stockholm välkomnar en dialog i fortsatt arbete avseende utformningen längs Gamla Tyresövägen.

Svenska kraftnät, dnr 75

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har inga synpunkter på aktuellt förslag till detaljplan.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten, dnr 139

Lantmäterimyndigheten har följande synpunkter:

På plankartan vid den planerade elnätstationen utmed Gråhudsvägen planläggs byggrätter inom kvartersmark direkt mot allmän plats för park. Om byggrätten utnyttjas så att byggnad placeras i användningsgräns finns ingen markremsa kvar för underhåll av fasad, utrymme för dräneringsledningar, eller för att på andra sätt nå och sköta om byggnaden inom egen mark. Officialservitut (servitut bildade i lantmäteriförrättning) för tex fasadskötsel kan generellt inte bildas inom allmän plats.

På plankartan inom Drevern 1 har kvartersmark med byggrätt lagts ut för förskola och bostäder (BS1). Något krav på att förskola ska finnas finns inte, dvs någon förskola kanske inte kommer byggas utan kanske byggs enbart bostäder (oklart hur bestämmelsen e2 påverkar detta). Intill Drevern 1 inom Sköndal 3:1 har ett område utlagts som kvartersmark förskola (S1) som ska utgöra förskolans gård. Kvartersmark och allmän platsmark ska avskiljas från varandra. Det utlagda området för förskolegård kan inte ensamt utgöra en egen lämplig självständig fastighet. Förskolegårdsmarken

kan inte heller nyttjas som bostadsgård i det fall enbart bostäder byggs (inom BS1).

Hur tänker planmyndigheten kring förskolegården om ingen förskola byggs? Är det lämpligt att lägga ut kvartersmark för förskolegård när det inte säkerställs i planen att förskolan till vilken gården ska tillhöra ska byggas?

Planbeskrivningen under rubrik Fastighetsrättsliga frågor/Rättigheter. Lantmäterimyndigheten noterar att samtliga befintliga rättigheter avses upphävas i samband med planens genomförande. Lantmäterimyndigheten vill med anledning därav informera om att avtalsservitut, förutom att upphävas i lantmäteriförrättning, även kan dödas av fastigheterna själva.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd, dnr 167

Den planerade bebyggelsen ligger inte inom Skarpnäcks stadsdelsområde utan tillhör Farsta. Den angränsar dock till Skarpnäck och kommer ha viss påverkan på stadsdelen. Byggnationen planeras i ett kollektivtrafikhärläge och till största del på befintlig hårdgjord yta. Förvaltningen ser positivt på planen som kommer bidra till en klar förbättring av gatumiljön och bättre koppling mellan Skarpnäck och Sköndal. Gång- och cykelkopplingarna som idag är bristfälliga förstärks och görs säkrare och attraktivare.

Gamla Tyresövägen kommer att upplevas mer som en stadsgata kantad av bebyggelse än en genomfartsväg vilket kan bidra till minskade barriäreffekter och lägre hastigheter. Korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan blir mer trafiksäker och bostäder med levande bottenvåningar bidrar till en levande och tryggare stadsmiljö. Förvaltningen anser att det är viktigt att det butiksutbud som planeras kompletterar snarare än konkurrerar med de befintliga butiker som finns i Skarpnäcks centrum.

Läget är kollektivtrafikhärläge men fler bostäder kommer leda till högre belastning på såväl bussar som tunnelbana. Det är viktigt att beakta övriga exploateringsprojekt som planeras i såväl Sköndal som Skarpnäck i de dialoger som förs med Region Stockholm. Det är nödvändigt med en utveckling och förstärkning av Norra Sköndal som knutpunkt samt tätare avgångar i tunnelbanetrafiken då tunnelbanans gröna linje redan idag är hårt belastad. Även om utbyggnaden av tunnelbanan kommer att möjliggöra en ökad turtäthet på de gröna linjerna så ställer den befolkningsökning som nybyggnationen medför krav på fler alternativ.

Farsta stadsdelsnämnd, dnr 169

Samrådsmöte hölls den 8 december i Skarpnäcks kulturhus. Mötet var välbesökt och flertalet besökare kom från norra Sköndal.

Synpunkter på förslaget gällde främst det planerade flerbostadshuset om 16 våningar i det sydöstra kvarteret.

Förvaltningen är sammantaget positiv till att området bebyggs och att exploateringen till stor del sker på mark som redan är tagen i bruk, som exempelvis Hemköps kundparkering. Det är mindre bra att befintlig trädbevuxen naturmark mellan Gråhundsvägen och Gamla Tyresövägen föreslås tas bort till förmån för bostäder. Vi bedömer också att placering och utformning av vissa hus i kvarteren behöver utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Det finns en del otydligheter och det förefaller därför som att planförslaget i vissa delar inte är färdigstuderat. Några exempel: i kvarter B borde husens placering setts över innan samråd, gångstråket söder om kvarter C är ogenomtänkt, möjligheter för cykelparkeringar och cykeltal redovisas inte i förslaget.

Ny bebyggelse – förvaltningens synpunkter

Kvarter A

Förvaltningen anser att befintligt trädbevuxet grönområde mellan Gamla Tyresövägen och Gråhundsvägen bör bevaras. Det är inte bra att ta bort naturmark med bland annat uppvuxna ekar när habitatnätverket för eklevande arter redan är svagt. Den biologiska mångfalden ska ökas, inte minskas. Det vore bättre att bevara naturen än att bygga hus i den östra delen av kvarteret.

Om kvarter A uppförs enligt förslaget så löper en gångväg genom kvarteret till Flygledargatan. Ytan ska även fungera som en 2,5 meter bred skyfallsled. För att kunna utföra driften av gångvägen på ett bra sätt bör gångvägen breddas. I plankartan anges användningen av marken som "Gång" på allmän plats och är markerad med vit färg. Förvaltningen uppfattar det därmed som att trafikkontoret kommer att ha ansvaret för driften av gångvägen. Förvaltningen sköter driften inom parkmark som är markerat med grönt i plankartan.

Förvaltningen inser att det bör finnas möjlighet att ta hand om skyfallsvatten men tycker att parken och skyfallsdammen som föreslås på en idag hårdgjord och gräsbevuxen yta är felplacerade. Förvaltningen har ingen lösning för var funktionen ska placeras men anser att det är önskvärt att den anläggs på annan plats och att naturmarken bevaras.

Kvarter B

Kvarter B vid Gråhundsgatan-Flygledargatan ska förutom bostäder inrymma lokaler för centrumändamål, förskola och ett underbyggt garage. Förvaltningen vill peka på att garaget försvårar möjligheten att spara de två värdefulla ekarna, eftersom rotsystemet sannolikt kommer att skadas.

Dragningen av Gråhundsvägen föreslås ändras vilket förvaltningen ställer sig frågande till. Istället för att byggnaderna följer vägens nuvarande kurva blir det en tvär 90-graders sväng vilket inte förbättrar siktförhållandena eller tryggheten längs vägen.

Kvarter C

I kvarteret planeras bostäder varav ett punkthus med 16 våningar, lokaler för centrumändamål och ett parkeringshus. Parkeringshuset illustreras som sex våningar högt och med tegelfasad. Under bostadsgården kommer en större livsmedelshandel att kunna inrymmas. Förvaltningen tycker att det är viktigt att befintlig livsmedelsbutik ersätts eftersom det finns ett behov av dagligvaruhandel för boende i området och i "Lilla" Sköndal söder om Tyresövägen.

Hörnhuset vid Flygledargatan-Gamla Tyresövägen föreslås uppföras i 16 våningar. Förvaltningen anser inte att ett så högt hus är motiverat i området och huset kan med fördel sänkas några våningar.

Gångvägen bakom planerat parkeringshus är inte genomtänkt och förvaltningen bedömer att passagen blir en mycket otrygg genväg som bör utredas vidare eller utgå ur förslaget. Gångvägen föreslås vara cirka 3 meter bred och omges av ett högt parkeringshus på ena sidan och en flera meter hög slänt mot Tyresövägen på den andra. Passagen kompletteras med en trädplantering vilket gör den än mer dold. Bra belysning kompenserar inte gångstråkets placering. Tillgängligheten är inte heller bra då det är en trappa upp från Gamla Tyresövägen.

Förskolan

Det finns behov av förskoleplatser i området och förvaltningen bedömer att fyra avdelningar är rimligt även om inga exakta lägenhetsstorlekar anges, förutom att cirka 350 av 450 lägenheter planeras att vara större än 35 m². Förskolan kan även vara tillgänglig för boende i "Lilla" Sköndal på andra sidan Tyresövägen.

För att en förskoleverksamhet ska fungera både pedagogiskt och ekonomiskt ska den ha minst fyra avdelningar samt ett tillagningskök. Förskolan i kvarter B är planerad i två våningar och har en planbestämmelse om en bruttoyta om minst 510 m² vilket inte är tillräckligt för fyra avdelningar. För att rymma 18 barn per avdelning, 72 barn totalt, behövs 720 m² vilket inkluderar teknikutrymmen, förråd, tillagningskök och olika utrymmen för barnen. Då förskolan föreslås ha två våningar måste lokalerna utrustas med hiss.

Förskolans föreslås få en till ytan väl tilltagen gård på naturmark och dessutom en mycket liten utsläppsgård på kvarterets innergård. Förvaltningen värdesätter att det är en egen uteyta reserverad för förskolebarnen. Den huvudsakliga förskolegården är förlagd till kuperad naturmark som är svårframkomlig för mindre barn. Det innebär att tillgänglig lekyta blir väsentligt mindre än de cirka 19,4 m² per barn (72 barn/1400 m²), vilket kan bli ett problem. För de äldre barnen kan den kuperade naturmarken bli bra och spännande.

Förskolan har sin entré från Flygledargatan. Men för att komma till en barnvagnsförvaring eller liknande måste trappor eller ramper användas för att komma upp till gården, vilket inte är bra. Föreslagen parkväg väster om förskolegården, med början från befintlig gångväg upp mot Gråhundsvägen, är brant och illustreras med två trappor. En parkväg med trappor är svår och kostsam att vinterväghålla och har dålig tillgänglighet.

Förskolans placering gör att utegården är utsatt för buller. För att uppnå riktvärdena kommer bullerskärmar att sättas upp. Förvaltningen konstaterar att läget inte är bästa tänkbara för en förskolegård.

Park och natur

Redan vid rivning av befintlig byggnad kommer det vara svårt att rädda de två värdefulla ekarna och så som kvarter B är utformat är det inte möjligt att spara träden. Trädskronorna kommer alldeles för nära fasaderna och kommer att skadas både vid rivning och byggnation. I förslaget nämns att en rotkartering för ekarna kan behöva göras efter samråd för att se eventuell påverkan från ny bebyggelse. Förvaltningen anser att detta borde ha utförts före samrådet. För att bevara ekarna måste husen placeras i ett annat läge. Vår erfarenhet visar att det inte brukar bli många träd kvar när grävmaskiner och andra stora fordon sätter igång med markarbete inför byggnation.

Delar av planområdet ligger inom habitatnätverk för eklevande arter och de ekologiska spridningssambanden är redan idag ganska svaga. Detta stärks genom att nya ekar planteras inom allmän platsmark och på kvartersmark. Förvaltningen tycker att det är bra att nya ekar planteras men ännu bättre är förstås att även spara befintliga uppvuxna ekar som redan finns i området vilket tillsammans skulle öka den biologiska mångfalden.

Trafik, parkering med mera

Förvaltningen har inte granskat trafiklösningar i detalj då det inte är vårt uppdrag men vi har några kommentarer och synpunkter.

Det finns ett behov av förbättringar för säkrare gång och cykling kring planområdet och närliggande ytor varför fler övergångsställen och bättre cykelstråk är välkommet.

Förvaltningen saknar parkeringstal för cykel och vi saknar även redovisning av cykelförvaring. Ett antal cykelparkeringar kan placeras utomhus men det behövs givetvis även platser inomhus i exempelvis garagen.

Parkeringsgaraget med 72 platser i kvarter B saknar bestämmelse i plankartan. Om garaget inte anläggs blir parkeringstalet väsentligt lägre än 0,5 platser per lägenhet vilket kan skapa problem, enligt förvaltningens bedömning.

Tillgänglighet

I förslaget redovisas platser för handikapparkering på kvartersmarken i kvarter A. Avståndet till närmaste entré för de fyra platserna är max 25 meter. Enligt stadens riktlinjer för tillgänglighet, *Stockholm – en stad för alla*, ska angöringsplats och parkeringsplats för rörelsenedsatta anordnas inom 10 meter från entré, ett krav som inte uppfylls. Förvaltningen anser att tillgängligheten behöver studeras ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Det finns höjdskillnader i planområdet vilket påverkar tillgängligheten. Det finns backar och flera trappor längs parkvägar och det är även trappor upp till bostadsgårdar, vilket inte är bra ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Avfallshantering

I förslaget avhandlas avfallshanteringen kortfattat. En utförligare beskrivning av hur avfallshanteringen ska fungera hade varit önskvärt. Avfall tas om hand i vad som kallas integrerade miljörum vilket förvaltningen tolkar som anpassade utrymmen för

avfallshantering, källsortering och separat hantering av matavfall. För förskolan är ett eget utrymme för avfallshantering ett önskemål.

Grönkompensation

Som grönkompensation föreslås ekologiska åtgärder som ska stärka livsmiljöer för eklevande insekter och plantering av ädellövträd längs gator och på parkmark. Detta tycker förvaltningen är bra åtgärder. Som ytterligare kompensation för att delar av kvarter C planeras på mark som idag är parkmark föreslår förvaltningen ett utegym i eller i närheten av planområdet – gärna i lekparken Skallet. Inom Farsta stadsdelsområde finns utegym i flertalet områden men det saknas i norra Sköndal. Nämnden har även fått in medborgarförslag om utegym i området.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, dnr 124

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har följande synpunkter på planförslaget:

- Det bör studeras hur kvarter B och C bättre kan anpassas till det bullerutsatta läget
- Planbestämmelser om buller behövs för föreslagen skärm på förskolegården samt för de lägen där genomgående bostäder behövs för att uppfylla trafikbullerförordningen och de lägen där tekniska åtgärder behövs
- En planbestämmelse bör införas som säkerställer att riktvärden för markvibrationer innehålls i bostadsrum.
- En trädinventering med ekologisk värdering bör utföras i det kommande planarbetet
- En översiktlig markundersökning bör utföras i det kommande planarbetet

Miljöförvaltningen lämnade år 2017 ett underlag med rekommendationer om miljö- och hälsofrågor att utreda för ett planområde där Drevern 1 m.fl. utgjorde en mindre del av planområdet. Aktuell detaljplan för Drevern 1 m.fl. bröts ut ur det större planområdet, och miljöförvaltningen har inte lämnat något miljöunderlag för specifikt den här detaljplanens omfattning.

MHN anser att planförslaget bidrar med positiva miljöaspekter såsom förbättrad dagvattenhantering och att gröna gårdsmiljöer och parker tillförs ett idag hårdgjort område. I det kommande planarbetet anser nämnden att ytterligare utredningar behövs för

framför allt buller, markföroreningar och skyfall. Nämnden utvecklar sina synpunkter under rubrikerna nedan.

Buller

I kvarter B1 utsätts en stor del av fasaden för ljudnivåer kring 70-75 dBA ekvivalent nivå. Behovet av en ljuddämpad sida och uteplatser med god ljudmiljö blir därmed stort enligt MHN. 13 stycken lägenheter i kvarteret behöver åtgärder för att få en ljuddämpad sida, enligt planhandlingarna kan det bl.a. uppnås med tekniska lösningar som delvis inglasad balkong och/eller absorberer i tak. MHN anser att man i första hand bör utreda om släppet mellan B1 och B2 kan flyttas längre norrut för att öka utsträckningen av den ljuddämpade fasaden i B1. Om det inte är möjligt bör andra sätt utredas för att skapa en ljuddämpad fasad. Förslagsvis skulle kortsidan i B2 kunna vara vegetationsklädd eller annat absorberande material för att minska reflektionen mot B1, eller ha en glasskärm mellan B1 och B2 som dämpar buller. Tekniska lösningar på balkonger bör enligt stadens vägledning om omgivningsbuller vid bostadsbyggande ses som en sista lösning för att få ljuddämpad sida.

Ett punkthus med 16 våningar planeras i kvarter C1. Tidigare erfarenheter av punkthus i bullerutsatta lägen har enligt MHN visat att det ofta är svårt att skapa ljuddämpade sidor i tillräcklig omfattning. För C1 föreslås inåtgående "klackar" (och delvis inglasade balkonger) i den norra och västra fasaden som skapar ljudskuggor och därmed gör att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till fönster med <55 dBA. Dock får de större lägenheternas vardagsrum endast ljuddämpad sida i ett hörn av rummet och rummets alla fönster utom ett är vänt mot den bullerutsatta sidan. För dessa lägenheter får bara ett av två sovrum tillgång till ljuddämpad sida. I tre lägen i punkthuset där ljudnivån är 60-65 dBA föreslås lägenheter som är mindre än 35 m².

Även om utformningen av C1, med viss tveksamhet, kan sägas vara i enlighet med trafikbullerförordningen menar MHN att planförslaget inte innebär en god ljudmiljö och att det bör studeras hur en bättre ljudmiljö kan uppnås. Nämnden anser att 55 dBA bör klaras för så mycket som möjligt av den ljuddämpade sidans fasad, särskilt viktigt är det i rum avsedda för vila och där man vill kunna vädra. En kompensationsåtgärd för att få en bra inomhusnivå kan vara att tillämpa ljudklass B för bostäder med fasader mot Tyresövägen eller Gamla Tyresövägen. Att planen skapar goda ljudmiljöer på bostädernas innergårdar är enligt MHN både positivt och nödvändigt.

I flera lägen där ljudnivåerna är 60-65 dBA vid fasad föreslås små enkelsidiga lägenheter (<35 m²) som alternativ för att klara trafikbullerförordningen. MHN anser att det i lägen där det är möjligt bör eftersträvas genomgående lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida, i syfte att skapa en så god ljudmiljö som möjligt. För förskolegården föreslås bullerskärmar i vissa lägen för att öka ytan som uppfyller Boverkets allmänna råd om ljudnivåer på förskolegård. MHN rekommenderar att planbestämmelser införs i plankartan där skärmar föreslås, med skärmarnas lägsta tillåtna höjd inskriven.

Det är positivt att planbeskrivningen har uppmärksammat risken för vibrationsstörningar i området. Miljöförvaltningen handlägger ett flertal klagomålsärenden om vibrationer i bostäder längs Gamla Tyresövägen och närliggande delar av Skarpnäck vilket visar på risken för vibrationsstörningar i området. Det bör därför säkerställas med en planbestämmelse att bostadsbyggnaderna grundläggs och konstrueras på sådant sätt att riktvärdet för markvibrationer inte överskrids i byggnaderna. Komfortriktvärdet för vibrationer i bostäder är 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

Markföroreningar

En historisk inventering av tidigare verksamheter visar att det inte bör vara risk för föroreningar som äventyrar planens genomförande. MHN anser dock att den bör kompletteras med en översiktlig markundersökning med provtagning i det kommande planarbetet. Detta för att utesluta större markföroreningsproblematik och för att visa att planen utgör en lämplig markanvändning.

Markundersökning ska enligt MHN omfatta:

- Beskrivning av området m.a.p. geo- och hydrogeologiska förutsättningar såsom jordart, grundvattnets flödesriktning och nivå etc.
- Uppmätta föroreningshalter i jämförelse med tillämpliga riktvärden.
- Bedömning av risker kopplade till föroreningarna och föreslagen markanvändning.
- Behov av kompletterande provtagningar och avgränsning.
- Beskrivning av hur påträffade föroreningarna ska hanteras.
- Beskrivning av om det behövs några avhjälpandeåtgärder.
- Sammanfattning och slutsats av utredning.
- Karta med provpunkter.

Om det finns risk för förekomst av flyktiga föroreningar (bl.a. klorerade lösningsmedel och lättare petroleum- och PAH-fraktioner) som kan utgöra ett problem i en framtida inomhusmiljö är det viktigt att dessa utreds i fler medier än i jord (dvs.

företeendesvis i grundvatten samt por- och inomhusluft). Provtagning och analys av PFAS i grundvattnet ska alltid utföras. Om planen innebär sprängning av berg bör det undersökas om bergen är sulfidförande.

Natur

MHN är positiv till att planförslaget innebär att hårdgjorda ytor omvandlas till kvartersmiljöer med gröna inslag. Ett mindre ädellövskogsområde i nordöstra delen av planområdet kommer dock försvinna och omvandlas till kvartersmark. Enligt planbeskrivningen finns det 100 träd i planområdet. Hur många träd som påverkas framgår inte, och någon ekologisk bedömning av träden eller naturvärdesinventering finns inte bland planhandlingarna. Den nordöstra delen av planområdet ligger inom habitatnätverk för eklevande insekter och ädellövskogen är sammankopplad med Skevrodsskogen på andra sidan Gamla Tyresövägen. Det redan ansträngda spridningssambandet påverkas när skogsdungen tas ned. Den föreslagna ekplanteringen kan stärka det ekologiska sambandet först på väldigt lång sikt. Planen kan tydliggöra om naturmark och träd även kan komma att påverkas av den förskola och förskolegård som planeras i den sydvästra delen. En ekologisk värdering bör utföras för de träd som planen påverkar. Den nya parken i norra delen av planområdet är enligt MHN ett positivt inslag som kan bidra med grönska, rekreation och skyfallshantering.

Två äldre ekar i sydvästra delen av planområdet har pekats ut som skyddsvärda. MHN är positiv till planens ambition att skydda dessa ekar och förslagen på ytterligare utredningar gällande t.ex. rötternas utbredning. Planerade rivningar och byggnationer kommer dock att hamna nära träden med risk för påverkan på rötter och trädskrona. Miljöförvaltningen rekommenderar att tillämpa SLU:s *Standard för skyddande av träd vid byggnation 2.0* i det kommande arbetet.

Skyfall

Större delen av planområdet ligger i en lågpunkt som riskerar att översvämmas vid ett skyfall. En central del i planens skyfallshantering är att skapa en nedsänkt översvämningsbar damm i planområdets norra del. För att vattnet ska nå dit behöver det bland annat ledas genom kvarter A. På en plats i planbeskrivningen anges att en skyfallsledning går under mark genom innergården på kvarter A till skyfallsparken i norr, och på en annan plats i planbeskrivningen att en skyfallsled går ovan mark genom kvarter A mot skyfallsparken. Det bör tydliggöras om båda åtgärderna planeras. Om det ska läggas en skyfallsledning under mark saknas

det en bestämmelse om denna i plankartan, samt information om ledningens dimensionering.

MHN instämmer med skyfallsutredningens förslag att ytterligare grundvattenmätningar behövs för att säkerställa lämpligheten i att sänka marknivån för den översvämningsbara dammen.

Övriga synpunkter

Det lokala åtgärdsprogrammet för Flaten har under 2022 antagits politiskt och finns att läsa på miljobarometern.stockholm.se.

Ifall dagvattenanläggningar föreslås utföras på ett sådant sätt att dagvattnet infiltrerar ned till grundvattnet bör det säkerställas att marken inte är förorenad.

Det bör tydliggöras hur takdagvatten tas omhand i de lägen där taken lutar mot förgårdsmark som enligt planbeskrivningen utgörs av hårdgjord mark.

Planhandlingarna bör innehålla en redovisning av hur planen bidrar till att nå stadsbyggnadsmålet om En klimatsmart och tålig stad samt miljöprogrammets mål om Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

Upplysningar

Om markföroreningar upptäcks ska blanketten ”Underrättelse om förorenad mark eller fastighet” fyllas i och skickas till miljöförvaltningen. Om marken ska saneras ska blanketten ”Efterbehandling av fastighet/förorenat område” fyllas i och skickas till miljöförvaltningen senast 6 veckor innan saneringsarbetet påbörjas, enligt 10 kap miljöbalken respektive 28 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Pensionärsrådet har vid sammanträde den 30 januari 2023 anslutit sig till förvaltningens förslag till beslut. Rådet påpekat därutöver bland annat att det saknas en analys av hur det av stadsbyggnadsnämnden remitterade förslaget bidrar till en äldrevänlig stad, hur det påverkar trafik, klimat och miljö samt vilken hänsyn det tar till parkeringsmöjligheter och kollektivtrafik, med särskilt fokus på äldre och tillgänglighet. Från majoritetens sida vill vi understryka att det är av vikt att stadsbyggnadsnämnden lyfter dessa perspektiv i den fortsatta behandlingen av ärendet.

Vid sidan av pensionärsrådets synpunkter har majoriteten även mottagit synpunkter från boende i området. De framhåller bland annat vikten av att spara så mycket som möjligt av grönytan, inklusive de två ekarna. Därtill framhåller de att

stadsbyggnadsnämnden bör vara observant på bullerproblematiken kopplad till byggnation av bostäder närmast Tyresövägen, att området är i behov av en ny butik när Hemköp försvinner och att det behövs en plan för att ersätta fritidsgården för funktionshindrade ungdomar. Vidare efterlyser de boende en ordentlig och upplyst gång- och cykelväg mellan de planerade bostäderna och busshållplatsen på Tyresövägen samt att bebyggelsen bättre vävs samman med Skarpnäcksfältets arkitektoniska prägel. Majoriteten anser att även de boende synpunkter bör beaktas i stadsbyggnadsnämndens fortsatta behandling av ärendet.

Trafikkontoret, dnr 67

Trafikkontoret ser positivt på tillskottet av bostäder i ett relativt kollektivtrafiknära läge. Områdets strategiska position mellan Skarpnäcks tunnelbanestation och norra Sköndals bussbytespunkt gör att förutsättningarna för hållbart resande till de nya kvarteren på förhand är goda. De viktiga gång- och cykelstråk som leder mellan dessa kollektivtrafikknutpunkter behöver tas om hand och knytas ihop genom området. Trafikkontoret anser att de planer som presenteras för gatorna inom området har potential att stärka sambandet mellan Sköndal och Skarpnäck för fotgängare och cyklister.

Parkering och angöring

Parkeringstalet för cykelplatser anges i PM Parkering och mobilitet till 3 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA vilket ligger inom stadens antagna riktlinjer. I PM Parkering och mobilitet specificeras också utformningen för de tillkommande cykelparkeringsplatserna närmare. Cykelparkeringstalet saknas olyckligtvis helt i planbeskrivningen, vilket bör korrigeras i den fortsatta planprocessen.

För bilparkeringsplatser anges att det projektspecifika parkeringstalet varierar mellan 0,35 och 0,6 beroende av lägenhetsstorlek. Trafikkontoret anser att det projektspecifika parkeringstalet är rimligt. Kontoret saknar information om och på vilket sätt planen anammar stadens riktlinjer för gröna parkeringstal. Gröna parkeringstal bör studeras närmare i det fortsatta planarbetet.

I PM Parkering och mobilitet beskrivs i avsnittet nulägesbeskrivning på sidan 2 att det är tillåtet att parkera på en sträcka utmed Pudelgränd och Gråhundsvägen (norr om Pudelgränd) som motsvarar 55 parkeringsplatser. Detta är felaktigt. Gråhundsvägen norr om Pudelgränd är reglerad med parkeringsförbud i båda riktningarna och där finns inga möjliga

parkeringsplatser alls. Pudelgränd har tillåten parkering 3 timmar mot p-skiva 7-17 på ena sidan, ca 17 platser.

Trafikkontoret anser att det kan finnas anledning att överväga ett något ökat antal kantstensparkeringsplatser i närheten av den tillkommande förskolan för att inte riskera problem med framkomligheten på gatan vid hämtning- och lamningstider. Områdets lastplatser bör utformas med 15 meters längd vilket är standard på stadens lastplatser.

Gator

Trafikkontoret driver ett gång- och cykelvägsprojekt längs Gamla Tyresövägen mellan Flygledargatan och Sandåkravägen. Projektet samordnas med planerna inom detaljplaneprojektet.

I avsnittet "Gatunät" på sidan 20 i planbeskrivningen anges att Trafikkontoret planerar att anlägga en cirkulationsplats i korsningen mellan Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Denna åtgärd planeras inte av Trafikkontoret utan ingår inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Gamla Tyresövägen (Dp 2017-01740-54).

I avsnittet "Biltrafik" på sidan 44 i planbeskrivningen anges att trafikflödena till och från området antas bli oförändrade. Trafikkontoret anser att detta antagande inte är troligt. En alstringsberäkning bör genomföras för att tydliggöra hur trafikflödena på Flygledargatan och Gråhundsvägen påverkas av de 450 tillkommande bostäderna.

Det är mycket positivt att Norra Sköndals bussbytespunkt identifierats som en viktig målpunkt för gång- och cykeltrafik från och genom projektområdet. Den tillkommande gång- och cykelbanan längs Gråhundsvägen som presenteras i planbeskrivningen (bland annat i illustrationsplanen på s.26) knyter an till den nya gång- och cykellänk som Trafikverket planlagt för i vägplanen för bussbytespunkten. Gång- och cykellänken i

Trafikverkets projekt sträcker sig mellan den nya norra bussplattformen och Gråhundsvägen, se bild 1. Om kartutsnittet i planbeskrivningen sträckte sig något längre västerut skulle detta faktum på ett enkelt sätt tydliggöras.

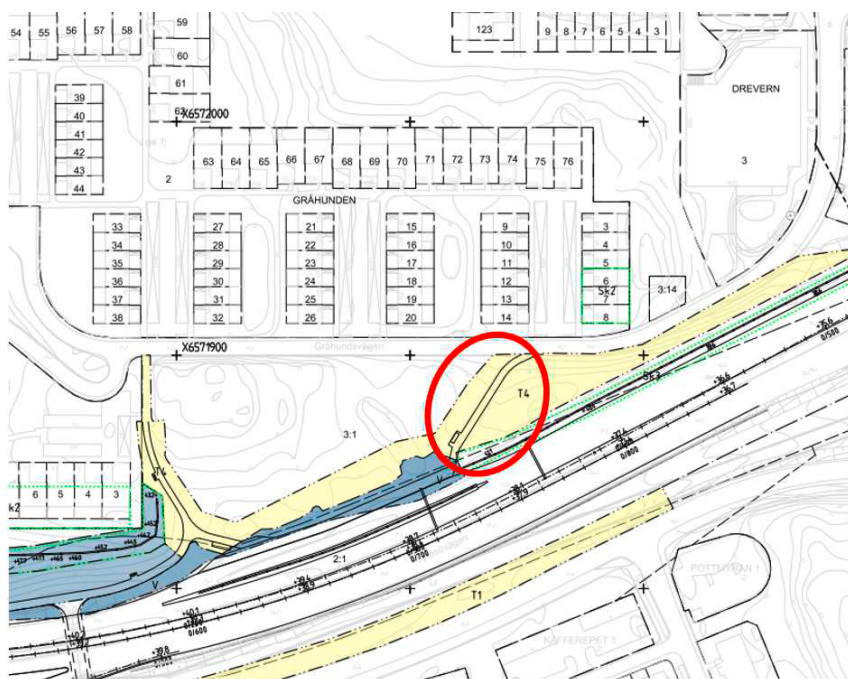


Bild 1: Utsnitt ur Trafikverkets vägplan för Norra Sköndals bussbytestpunkt. Röd ring markerar den nya gång- och cykellänk som löper mellan den norra bussplattformen och Gråhundsvägen. Den nya gång- och cykelbanan som föreslås inom detaljplanen har sin västra avgränsning vid passagen till stråket som leder till plattformen.

Ambitionen att möjliggöra en genare koppling mellan Gamla Tyresövägen och Gråhundsvägens södra del (s.40 i planbeskrivningen) är positiv och delas av Trafikkontoret men det finns utmaningar med att göra ett sådant stråk tillräckligt tryggt i utrymmet mellan parkeringshus och Tyresövägen. Kontoret anser att det bör utredas om stråket istället skulle kunna skjutas till norra sidan av parkeringshuset om parkeringshuset skjuts närmare Tyresövägen. Se bild 2.



Bild 2: Trafikkontoret anser att det bör utredas närmare om ett nytt gc-stråk

mellan Gråhundsvägen och Gamla Tyresövägen istället skulle kunna läggas norr om det nya parkeringshuset.

Plangränser

Där de allmänna gatorna ges kraftiga knäckar är det viktigt att det säkerställs att gatans alla funktioner ges extra utrymme för kurvtagning. I Pudelgränds respektive Gråhundsvägens kraftiga svängar så hamnar i nuläget delar av gångbanan på kvartersmark. Se bild 3. Detta behöver tillses i den fortsatta planprocessen.



Bild 3: Delar av Pudelgränds respektive Gråhundsvägens gångbanor hamnar på kvartersmark enligt gul markering i utsnitt från planbeskrivningens illustrationsplan.

Det allmänna, kombinerade gång- och skyfallsstråket som löper genom kvarter A har givits användningen GATA. Se bild 4. Trafikkontoret anser att det är mer ändamålsenligt att stråket ges användningsbestämmelsen PARK. Stråket är lokalt och kommer inte att ha någon huvudstråksfunktion utan fungera mer som lokalstråk till den tillkommande parken. Oavsett vilken allmän användning stråket ges bör det dock breddas för att medge en tillräcklig bredd för trafikering, belysning, drift och underhåll.

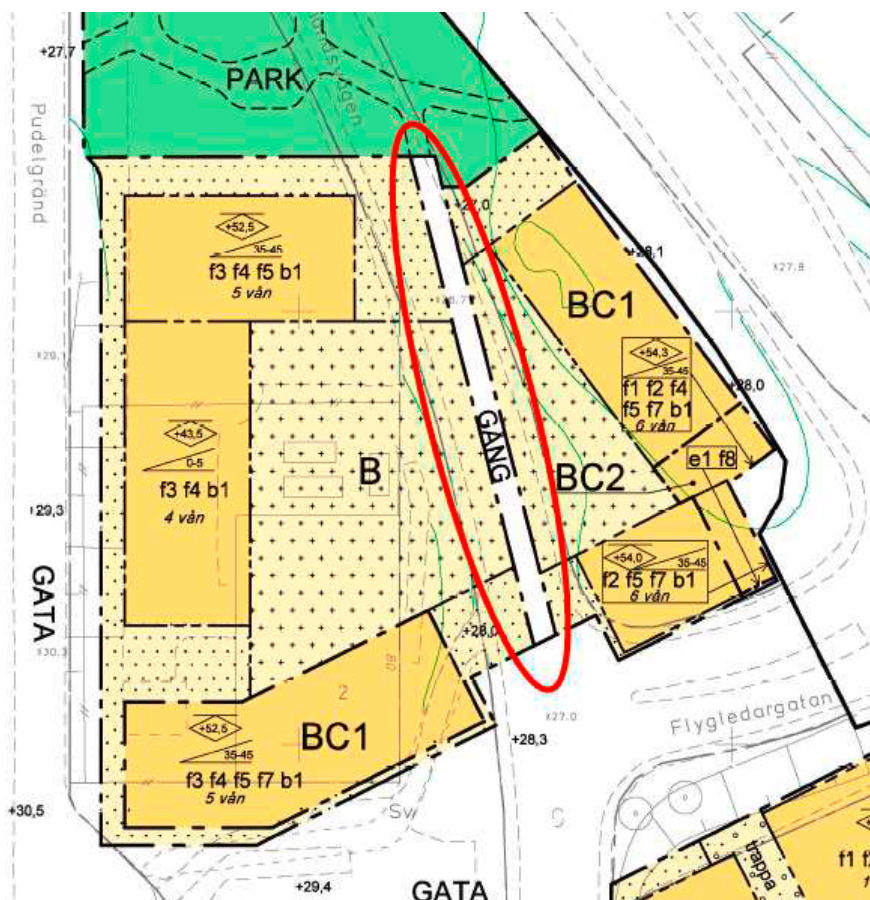


Bild 4: Trafikkontoret anser att det med rött inringade, tillkommande skyfallsstråket bör ges användningen PARK istället för GATA samt att det bör breddas för att medge de allmänna funktioner som det planeras för.

Belysning

Det bör redan i detaljplan säkerställas att det finns utrymme för offentlig belysning i bakkant av trottoarer eller i möbleringszoner utmed utmed de nya vägsträckningarna samt utmed Gamla Tyresövägen norr om korsningen med Flygledargatan. Placering utmed kantsten mot gata kommer inte att godtas om det inte är en möbleringszon ut mot gata. Minsta mått mot gata ska vara 60 cm, mått mot cykelbana ska vara minst 40 cm.

Sektion B-B och C-C sida 42 sektion F-F sid 43. Möbleringszon ska vara minst 1,05 m för att uppfylla mått enligt Gata Stockholm/cykelhandboken.

Sektion E-E sid 43 medger inte placering av belysning på Gamla Tyresövägens västra sida vilket måste finnas då vägen är bred och det ska vara GC-bana på båda sidor av Gamla Tyresövägen. Skyddsremsan på 700 mm måste breddas och bli minst 1,05 m så belysning kan placeras i den remsan.

Stockholms stadsmuseum, dnr 42

Stadsmuseet bedömer att detaljplanen är möjlig att genomföra, dock med vissa omarbetningar vilka skulle vara positiva för den kulturhistoriska stads- och landskapsbilden.

Intentionen i planbeskrivningen är att den nya bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer, i detta fall Skarpnäcksstaden samt radhusområdet från 1960-talet. Detta är en bra utgångspunkt för planeringen. I Skarpnäcksstaden är den dominerande hushöjden mellan fyra och fem våningar med uppbrutna takformationer som lättar upp gaturummet. Radhusområdet är uppfört i 1-2 våningar. Därför skulle det vara välgörande för stads- och landskapsbilden om planförslagets våningsantal drogs ner något, dels från 6-7 våningar till 5-6 våningar mot Gamla Tyresövägen och mötet med Skarpnäcksstaden, och dels från 4-5 våningar till 3-4 våningar mot väster och mötet med radhusområdet. Det är positivt att man tar upp tegel som material vilket bidrar till att binda samman bostadsområdena.

När det gäller det föreslagna höghuset så bedömer Stadsmuseet följande. Ur stadsbildshänseende kan det vara känsligt att uppföra ett så pass högt hus i nära anslutning till det småskaliga radhusområdet. Däremot finns det, som planbeskrivningen tar upp, en avläsbar relation till Skarpnäcksstadens två redan idag befintliga högre hus vid Pilotgatan, vilket mildrar denna bedömning. Här är det dock viktigt att det nu aktuella planarbetet ses i ett sammanhang som även tar med näraliggande pågående planarbete i Skärgårdsskogen (Dnr. 2020-05812). Eventuella nya höga hus både i Skärgårdsskogen och vid Gamla Tyresövägen skulle negativt påverka Skarpnäcksstadens idag sammanhållna och karaktärsfasta stadsbild med mycket få och nogsamt placerade höghus.

Stadsmuseet bedömer att föreslagen detaljplan kan tillstyrkas men med reservation för ovanstående synpunkter.

Fastighetskontoret, dnr 76

I det fall förskolan är tänkt att inrymmas i en bostadsrättsförening är det fastighetskontorets uppdrag att köpa in sig i föreningen för att tillgodose Stadens behov av förskolor.

Fastighetskontoret har inget uppdrag att tillgodose behovet om en 3D-fastighet är tänkt att bildas för förskoleverksamheten eller om den ska inrymmas i en hyresfastighet.

I det fall fastighetskontoret kommer beröras, önskar vi hållas informerade om det fortsatta planarbetet.

Utbildningsförvaltningen, lokalenheten, dnr 166

Området ingår i programmet för Bagarmossen – Skarpnäck som möjligt att utveckla med bostäder men utan att ange något antal för nya bostäder. Det innebär att bostäderna inte ingår i underlaget till befolkningsprognosen, varken på lång eller kort sikt. De bostäder som ingår i prognoserna finns med i underlaget för utbildningsförvaltningens beräkning av behovet av nya skolplatser. De bostäder som inte ingår måste därför tas extra hänsyn till.

Utbildningsförvaltningen kommer därför att ha en särskild dialog kring dessa bostäder angående tidplan och antal för att skolplatser ska kunna säkerställas. Därför inleds en sådan dialog under januari 2023.

Utbildningsförvaltningen bedömer i dagsläget att behovet av skolplatser kan lösas utan att en ny plats för skolverksamhet reserveras i området.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA), dnr 50 och 62

Avfall

All insamling av förpackningar ska, (enligt nya förordningen SFS 2022:1274), ske fastighetsnära år 2027 därav bör det planeras och möjliggöras för källsortering av förpackningar. Det är av vikt att detta uppmärksammas i planbeskrivningen. Alla kvarter behöver förses med fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar. De kvarter som redan planerar för miljörum behöver säkerställa storleken på miljörummet för att få plats med alla fraktioner. Från 2023 kommer det bli obligatoriskt med matavfallsinsamling för hushåll.

Vid nybyggnationer ska system för insamling av grovavfall alltid planeras in, exempelvis genom att dimensionera för plats i miljörum eller utforma uppställningsyta för container på kvartersmark.

Dragvägen mellan miljörum och uppställningsplats ska vara kort, plan, hårdgjord och jämn samt hållas fri från hinder. Vid vintertid krävs halkbekämpning. Dragvägen ska även vara lättframkomlig, vilket innebär att trappsteg, trösklar, tunga dörrar eller trånga passager inte får finnas.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller (gäller t ex för förskolan och ev. centrumverksamhet) måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet.

Angöringsplatserna ska vara anpassade efter storleken på aktuella hämtfordon. Tömning får inte hindra övrig trafik och angöring samt behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede så att hämtfordon får bra möjlighet att angöra utan konkurrens med andra parkerade fordon.

Avfallshanteringen ska följa riktlinjerna som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering.

Vatten och avlopp

Allmänt

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har under samråd tagit del av rubricerat ärende samt de underlag som varit tillgängliga på bygg- och plantjänstens hemsida.

SVOA har under tidigare skeden haft dialog med Exploateringskontoret m.fl. gällande befintliga VA-ledningar inom planområdet. Vid den planerade skyfallsdammen är det viktigt att säkerhetsavstånd på 2 meter från ytterkant ledning till släntkant säkerställs. Detta för att säkerställa SVOA åtkomst till ledningen vid åtgärder och underhåll. Det är viktigt att särskild hänsyn tas till befintlig huvudvattenledning, från 2021."

Befintliga ledningar som igång ligger i Gråhundsvägen kommer hamna inom planerad fastighet. SVOA önskar u-område för dessa ledningar i framtagna plankarta. Inga träd, fundament eller annat som försvårar SVOA åtkomst till ledningarna får placeras ovan ledning.

Vattentryck

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +90 meter vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +75 meter. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Kapacitet

Utifrån de underlag som SVOA har tillgång till i nuläget finns det kapacitetsbrist i det befintliga dagvattennätet. Den modell som finns är inte kalibrerad. För att då en bättre bild av problematiken bör modellen kalibreras. Detta kräver flödesmätningar som genomförs bäst under sommarperioden.

Spillvattennätet och dricksvattennät i området har god kapacitet för att ta emot och försörja planerad exploatering.

VA-anslutning

Anslutningspunkter bereds från befintliga VA-ledningar. Exakt placering bedöms under projektering och bör säkerställa i ett tidigt skede av projektet.

Dagvattenhantering

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har tagit del av dagvattenutredningen för Drevern 1 m.fl. (Sweco). SVOA vill förtydliga att det är Stockholm stads checklista för dagvattenutredningar och dagvattenstrategi som gäller och att SVOA själv inte har en strategi eller en checklista.

Dagvattenutredningen har uppfyllt de flesta punkterna i checklistan men ett fåtal punkter behöver kompletteras.

- Kapitlet om mark- och grundvattenföroreningar får gärna förtydligas med figur för att förtydliga vart potentiellt förorenat område ligger i förhållande till utredningsområdet.
- Marknivåer saknas i utredningen, om möjligt bör utredningen kompletteras med information kring marknivåer. Marknivåer underlättar förståelsen för avvattningen inom utredningsområdet.
- Tyresövägen är primär väg för farligt gods. Detta bör nämnas i dagvattenutredningen och bedömning om eventuell olycka kan påverka utredningsområdet så katastrofskydd behöver anläggas bör göras. I dagvattenutredningen hänvisas det till en skyfallsutredning för utredningsområdet. En sammanfattning (figurer och text) kring resultatet från skyfallsutredningen bör även göras i dagvattenutredningen, det gäller både befintliga och framtida översvänningsrisker i enlighet med Stockholms stads checklista för dagvattenutredningar.
- Avvattningsplanen bör kompletteras med flödesvägar samt vilka ytor som leds till vilka åtgärder. Åtgärderna bör redovisas i avvattningsplanen och utredningen bör säkerställa att plats reserveras innan detaljplanen antas.
- Flöden efter exploatering med åtgärder ska redovisas i enlighet med checklistan. Tidigare i utredningen har 5- och 20-årsregn valts i enlighet med P110 men flöden för 5-årsregnet presenteras inte efter exploatering med åtgärder.
- En förtydligande kring om tabell 13 redovisar den totala reningseffekten eller om den redovisar reningseffekten för växtbäddar eller skelettjordar skulle behövas.

- Förtydliganden kring ansvarsfördelning för varje åtgärd bör göras.
- Kontakt bör tas med SVOA angående anslutningspunkt och utredningen bör kompletteras därefter.

Utöver ovanstående punkter behöver planområdesgränsen uppdateras i dagvattenutredningen då den inte stämmer överens med plankartan. SVOA har tidigare gett informationen om kapaciteten i ledningsnätet och dagvattenutredningen bör uppdateras enligt den informationen.

Restriktioner

U-område för befintliga VA-ledningar inom fastighetsmark ska läggas till i planbeskrivningen.

Underjordiska garage bör i första hand projekteras som avloppslöst om möjligt. Om garage ändå förses med avloppsbrunnar så ställs det krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennätet. Beroende på slutlig höjdnivå på eventuella underjordiska garage kan det krävas intern pumpning av spillvattnet, sådan anordning bekostas och installeras av byggherren.

Riktlinjer för garage återfinns på

<https://www.stockholmvattenochavfall.se/tips-ochriktlinjer/forforetag-om-vatten--och-avloppsfrigor/bilvard/>.

Ellevio, dnr 56

Ellevio har en fördelningsstation strax öster om planområdet i kvarter Trimrodret. Eftersom elbehovet i Söderort ökar kommer stationens kapacitet sannolikt behöva utökas inom överskådlig tid och så även inkommande ledningar från väster. Därmed ser Ellevio positivt på att parkytan närmast Tyresövägen reserveras som allmän platsmark och kan nyttjas till att förlägga nya högspänningskablar i framtiden.

Ellevio har lokalnät inom planområdet. För att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse och med hänsyn till närliggande detaljplaner rekommenderar Ellevio ytterligare en nätstation som med fördel bör placeras vid planområdets norra del, inom parkmark. Detta för att minimera eldistributionsavståndet, uppnå en hög leverans kvalitet av el och tillgodose effektbehovet inom området.

Ellevio har en befintlig nätstation med tillhörande 11 kV och 0,4 kV ledningsnät i allmän mark inom planområdet. Anläggningarna

måste beaktas och kablar som till följd av planen berörs av markarbeten kan bli föremål för omförläggning eller flytt.

Inhyst nätstation etableras i garage i läge enligt plankartan (P1E2). Placering och villkor förutsätts vara enligt tidigare dialog med Ellevio. Utrymmet för inhyst nätstation behöver anpassas till Ellevios utrymmesbehov för att klara behovet av plats för utrustning och kabelrum. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark och byggnader reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Inhyst nätstation i byggnad måste lokaliseras i utrymme mot yttervägg nära allmän mark så att kabelvägar kan minimeras.

Ellevio rekommenderar i första hand inhysning i markplan med direkt åtkomst till allmän mark för det stora ledningsstråk som angör nätstationen. Nätstation utgör en samhällsfunktion av betydande vikt och utrymme bör därför väljas så att rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå uppfylls. Utrymmet måste stämmas av med Ellevio områdesansvarig så att utrymmet uppfyller de funktioner som anläggningarna kräver.

Myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall måste även beaktas. Läge för nätstationer behöver också tillgodose den tekniska funktionen med avseende på drifts- och underhållsarbete samt resulterande eldistributionsavstånd. Se ytterligare information om Ellevios anläggningar i bilagor till yttrandet.

Ellevio områdesansvarig önskar fortsatt dialog avseende planens elförsörjning, inhysning av nätstation i byggnad samt lokaliseringsdialog om ytterligare ett E-område. Planerade effekter för såväl byggkraft som färdiga anslutningar behöver presenteras till Ellevio i god tid inför elnätets dimensionering. Ellevio önskar även uppgifter om eventuella planer på fordonsladdning.

Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stockholm exergi, dnr 61

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution:

Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme. Byggherre bör kontakta Stockholm Exergi i tidigt skede vid intresse.

Undermarksanläggningar:

Inget att erinra.

Skanova, dnr 54

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra.

Swedavia, dnr 43

Förslag på detaljplan för Drevern 1 m.fl. beräknas inte att få någon påverkan på Bromma Stockholm Airport. Swedavia har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Postnord, dnr 65

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

*Hyresgästföreningen, dnr 129**Ras och skred (sida 14)*

Vi förutsätter enligt text att en omfattande geoteknisk och geohydrologisk utredning finns med i granskningsskedet.

Buller, vibrationer (sidor 24, 52 och 53)

Det är av största vikt att byggaktör/-er väljer 3-glasfönster, varav ett glas isoleras för bullerdämpning.

Bilparkering och garage (sida 23)

Vi förutsätter att el-laddningsuttag för bil anordnas (antal uttag bör anges i granskningshandling).

Avfallshantering (sida 27)

Hur hanteras matavfall? Tillhandahålls särskilda påsar/majsförstärkta? Är det avsett för biogasförbränning/Högdalsverket? Soprum/miljörum kräver mekanisk till- och frånluft.

Fritidslokal/verksamhetslokal

Vi förutsätter att detta medtages i planeringen/granskningshandling.

Teknisk försörjning (sidorna 47 och 49)

Saknar ett kapitel, ventilation – inomhusklimat. Redogörelse för vilket/vilka ventilationssystem inklusive exempelvis kyla-komfort, luftväxling, filter-uteluft, värmeåtervinning, styr-regler som ingår i planerad ny bebyggelse.

Energiförsörjning

Finns tanke att återvinna så mycket som möjligt av byggnadens energi? Det finns idag beprövad och svensk teknologi som normalt minskar behovet av tillförd energi (fjärrvärme) med mer än 30 % i nya fastigheter. Var smart och återvinn 90 % av värmeenergin i spillvattnet, som kan återanvändas till fastighetens värme- och tappvarmvattensystem.

Slutord

Vi emotser svar/synpunkter på ovan punkter.

I övrigt är planbeskrivningen – samrådshandling väl genomarbetad.

Skönhetsrådet, dnr 51

Skönhetsrådet finner att platsen är möjlig att utveckla och bebygga men att exploateringen är för kraftig. Rådet förordar en generell sänkning och mer enhetlig utformning så att den nya bebyggelsen bättre relaterar till de angränsande områdena Skarpnäcksstaden och Norra Sköndal som båda är mycket sammanhållna. Med en jämnare höjd skulle miljön längs gamla Tyresövägen bli lugnare och mer enhetlig. Även materialvalet bör renodlas och förslaget skulle tjäna på att hålla sig till ett eller högst två fasadmateriäl.

I detaljplanen föreslås ett höghus om 16 våningar, byggnaden blir enligt planbeskrivningen ”en fokuspunkt att orientera sig efter (...), markerar entrén till Skarpnäck söderifrån och placeras i ett strategiskt läge vid ett nytt lokalt centrum och mötesplats.”

Skönhetsrådet delar inte analysen för placeringen av ett högt hus.

Historiskt har skalan sänkts i mötet mellan stadsdelar och högre hus har placerats för att markera centrum eller funktioner av

allmänintresse, till exempel tunnelbaneuppgångar. Om varje ny stadsdel markeras med ett höghus skapas en mer svårorienterad stadsmiljö i det större sammanhanget. En lättbegriplig orientering uppnås bäst genom gatunätet vilket är utformat på ett bra sätt i förslaget. Höghuset bör därför utgå.

Av 100 träd inom planområdet avses två ekar skyddas. Önskvärt vore en tydligare redovisning av vad som kommer att hända med de övriga 98 träden inom planområdet. I kvarter B är delen mot Tyresövägen svårt bullerutsatt varför ett hus i avvikande skala (sju respektive åtta våningar) placeras längs vägen för att skydda mot buller. Rådet ställer sig tveksamt till utformningen i denna del; den västra gaveln ligger för nära de två ekarna, gården blir trång och mötet med radhusbebyggelsen blir alltför hårt. Förslaget bör arbetas om så att det trappar ned mot radhusen och det bör även studeras om kv. B och C kan förskjutas närmare Gamla Tyresövägen. Bullerfrågan bör här hanteras utan tekniska lösningar. Förskolans placering mot ett parkrum samt den förhållandevis generösa friytan är ett positivt inslag i planen. Med gården förlagd utom kvarteret istället för inne på gården undviks konflikter med andra boende. Den lösningen borde kunna studeras i fler av stadens planförslag.

Att uppfylla krav på parkering och tillgänglighet och samtidigt gestalta goda bostadsgårdar innebär svåra avvägningar. Underbyggda garage begränsar möjligheten att skapa grönskande och lummiga gårdar då bjälklaget inte blir tillräckligt djupt för plantering av större träd. Samtidigt möjliggör garagen bostadsgårdar utan parkering och trafik. Kvarter B får en underbyggd gård medan kvarter A byggs direkt på mark utan underliggande parkeringsgarage, men för att klara tillgänglig angöring och parkering i kvarter A blir gården i stora delar hårdgjord. Dessutom löper ett allmänt stråk rakt igenom kvarteret vilket är olyckligt eftersom många studier visar att bostadsgårdar som utformas främst för de boende upplevs som tryggare och används i högre utsträckning. Stadens egna krav innebär att all parkering i samband med ny bebyggelse måste lösas på fastighetsmark. Konsekvensen av detta kan innebära underbyggt garage, eller angöring och parkering för rörelsehindrade på bostadsgården, med mer eller mindre hårdgjorda ytor på gården. I båda fallen påverkas bostadsgårdarna negativt. Med högre ambitioner för mobilitet samt lägre p-tal skulle garagen kunna undvikas och gränsen för tillgänglig angöring ändå kunna uppnås.

Slutligen anser Skönhetsrådet att det principiellt är bra att ett parkeringshus redovisas i planen men att det är svårt att tillstyrka utan att se något gestaltungsförslag. Hur parkeringshuset utformas

är av stor vikt givet dess synliga läge såsom varande porten in från Tyresövägen.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Gråhundens samfällighetsförening, dnr 146

Styrelsen för Gråhundens samfällighetsförening lämnar härmed synpunkter angående Drevern 1 m.fl., förslag till detaljplan dnr 2020-00580.

Den arkitektoniska idén är delvis motsägelsefull

Samfällighetens styrelse anser att platsen är möjlig att utveckla och bebygga men att förslaget innebär en allt för kraftig exploatering. Enligt underlagen ska den arkitektoniska idén inordnas i termer av materialval och bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer. Samtidigt hämtar man i förslaget inspiration från Skarpnäcksstadens röda tegelhus, som är ett bygge från 80-talet, istället för att ta hänsyn till den direkt anslutande bebyggelsen och formspråket i Norra Sköndal. Vars utformning värdesätts genom att vara gulklassad. Styrelsen anser att det inte är lämpligt att utgå från Skarpnäcksstadens tegel, att materialvalen bör renodlas för att fungera väl med det formspråk som råder i Norra Sköndal. Det finns däremot många andra positiva värden från Skarpnäcksstaden att inspireras av i nybyggnationen. Så som syftet att skapa gemenskap genom tillgång till gemensamma ytor och träffpunkter samt god tillgång till barnomsorg.

Byggnaderna bör vara lägre

Styrelsen anser generellt att byggnadernas höjd bör sänkas och bättre anpassas till kringliggande bebyggelse i såväl Skarpnäcksstaden som norra Sköndal. Styrelsen menar att de förslagna höjderna på husen i kvarter B är alldeles för höga i förhållande till radhusen. I underlagen föreslås exempelvis att byggnaderna i kvarter B mot Tyresövägen byggs i sju och åtta våningar. Dessa byggnader bör sänkas med åtminstone två våningar. Det är inte tillräckligt motiverat att bygga dessa hus högre. Ju lägre byggnader desto färre radhuslängor och boende som blir negativt påverkade av byggnationen. Styrelsen menar därför att byggnaderna mot Tyresövägen som mest bör ha samma proportioner som övriga byggnader. Som princip bör gälla att byggnaderna mot Gråhundsvägen och mot Pudelgränd byggs lägre för att ansluta intilliggande radhusbebyggelse (se sid. 29 i planbeskrivningen). Med en jämnare höjd skulle miljön kring platsen bli lugnare och upplevelsen av den nya bebyggelsen mindre dramatisk. Vi vill också särskilt nämna den västliga byggnaden i kvarter B, som vetter mot radhusen med adresserna Gråhundsvägen 88-98. Det förslagna huset får en alltför påträngande effekt på

radhusen, med såväl insyn som förändrad utsikt för de boende. Särskilt med tanke på att radhusens uteplatser vetter rakt mot de föreslagna byggnaderna i kvarter B. Här kan jämföras med Pudelgränd där det är radhusens gavlar som vetter mot de föreslagna byggnaderna i kvarter A.

I detaljplanen föreslås ett höghus om 16 våningar. Styrelsen anser mot bakgrund mot vad vi redan anfört att det inte är motiverat att bygga ett så pass högt hus. Den skyline tillsammans med högre hus i Skarpnäck som beskrivs in underlagen, borde vara synlig från väldigt få vinklar. Dessutom blir det en för stor kontrast mot befintlig bebyggelse. Det gäller även i förhållande till det nya bostadsområde som ska byggas på motsatt sida av Gamla Tyresövägen (Skarpnäcks Gård m.fl., dp 2017-01740). Höghuset bör därför utgå.

Situationen för närliggande fastighetsägare under byggnadstiden
Styrelsen saknar helt en analys av konsekvenserna för boende i området under byggtiden. Vi tycker därför att det är svårt att bedöma hur och i vilken utsträckning byggprocessen i praktiken kommer att påverka boende i samfälligheten. Styrelsen vill exempelvis poängtera att det bara finns en väg in/ut ur området för boende på adresserna Gråhundsvägen 88 och uppåt samt på Lapphundgränd. Vägen kan därför inte vara avstängd. Bland annat bor många äldre i området i behov av både hemtjänst och akut vård. Givet hur central de delar av Gråhundsvägen som ska bebyggas är för boende i samfälligheten ser vi en risk för att byggnationen kommer att påverka boende mycket negativt under en längre tidsperiod.

Samordning av olika byggprojekt
Sköndal och vissa delar av Skarpnäck är i stora delar under utveckling. Det handlar bland annat om projektet "Bostäder utmed Gamla Tyresövägen", "Väg 229, Norra Sköndal, Bytespunkt" (Trafikverket) och bygget av 4500 bostäder i Stora Sköndal. Samtliga projekt kommer i olika skeden att ha en negativ inverkan på livet för många boende i närområdet. Styrelsen vill betona vikten av att byggprocesserna samordnas i den mån de överlappar, för att göra situationen så bra som möjligt för de boende. Det handlar exempelvis om att inte begränsa tillgången till flera vägar (både gång- och bilvägar) samtidigt, att erbjuda rimliga tillfälliga lösningar.

Tillgång till återvinningstation för boende i Norra Sköndal och Lilla Sköndal

På Hemköps parkering, som enligt förslaget ska beläggas med bostäder och parkeringshus, finns i dag en återvinningsstation som framför allt boende i både Norra Sköndal och Lilla Sköndal använder. Styrelsen kan inte se att förslaget innehåller någon lösning för detta, vilket är av stor vikt för de boende.

En underdimensionerad parkeringsplanering påverkar parkeringssituationen längs med Gråhundsvägen 88-

Styrelsen kan inte se att kommunen i planeringen har en plan för gästparkeringar till de nya bostäderna. Det är också viktigt att behovet av kundparkeringar till matvarubutiken inte underskattas. Många Hemköpskunder är idag bilburna på grund av läget. Handling sker på väg till och från jobb, aktiviteter etc. En underdimensionerad parkeringsplanering kommer att spilla över på Gråhundsvägen väster om nybyggnationen (från husnummer 88 och uppåt). Parkeringsreglerna på sträckan stramades åt för några år sedan då gatuparkeringen redan då medförde olägenheter för boende i radhusen.

Vi reagerar på analysen att trafikflödena till och från området antas bli oförändrade. Ytterligare 200 parkeringsplatser och 450 bostäder innebär automatiskt att trafikflödena ökar. Här ska också tilläggas att Gråhundsvägen blir smalare i nuvarande förslag. Det tillsammans med ökat utnyttjande av gatuparkeringen riskerar att medföra olägenhet för boende i vår samfällighet.

Styrelsen vill också poängtera att ett ökat trafikflöde även ökar säkerhetsriskerna kring den omarkerade övergången från gångvägen söder om Gråhundsvägen 186, där gångtrafikanterna idag har väjningsplikt. Den bör därför markeras tydligare med övergångsställe.

Säkerställ att bygget medför en positiv utveckling för området

En förutsättning för att samfälligheten och de boende i området ska kunna acceptera de föreslagna byggplanerna är att byggnationerna medför en positiv utveckling för Norra Sköndal. Det som byggs i området kommer även boende i Lilla Sköndal och Skarpnäck till del och borde därmed generera stor nytta för relativt många invånare.

Säkerställ ett tillgången till ett bra serviceutbud

Vi vill poängtera att en stor brist i dagens Norra Sköndal är frånvaron av service, med undantag för Hemköp. Ett välkommet och i princip nödvändigt tillskott givet den förtätning som förslaget innebär, skulle därför vara att det nya området även omfattar restaurang- och caféverksamheter. De skulle kunna utgöra naturliga träffpunkter där boende i området kan umgås. De skulle också

kunna innebära en positiv sammanlänkning av boende i den äldre bebyggelsen och de som flyttar in i nybyggnationerna och på så vis stärka samhörigheten i området. Det är i linje med stadsplanen från 1968 då Norra Sköndal skulle bebyggas med befintliga bostäder – att skapa ett centrum med butiker och samlingslokaler. Vi vill därför peka på vikten av att byggnaderna utrustas med ändamålsenliga förutsättningar för att bedriva matverksamhet. Ansvaret för detta ligger ytterst på Genova men kommunen bör verka för detta i sin kravställning gentemot fastighetsägaren. Det är nödvändigt för att området ska bli den levande stadsgata som eftersträvas.

Utveckla Skallet utifrån den ökade användningen

Vi ser vidare att det finns utvecklingspotential i den närliggande lekplatsen Skallet, vars utnyttjandegrad kommer att öka påtagligt med den planerade förtätningen. Lekplatsen har idag vissa brister trots att den renoverats under senare år. Exempelvis blir lekplatsen skällhet under varma sommark dagar med få möjligheter till skugga. Vi föreslår därför att kommunen bygger en plaskdamm eller andra vattenmöjligheter i parken Skallet. Därtill behövs exempelvis solskydd och fler picknickbord.

Matvarubutiken måste få rätt förutsättningar att erbjuda bra service

Dagens matvarubutik är en oerhört viktig del av livet i Norra Sköndal. Många boende gör samtliga matinköp i butiken som idag har ett brett utbud. Andelen äldre boende i området gör det också extra viktigt att ha tillgång till en stor butik med fullt utbud på nära avstånd. Vi ser det som ytterst viktigt att även framtida matvarubutik får förutsättningar att erbjuda samma nivå av utbud och service som idag, ex. i form av delikatessdisk, skåp för hämtning av matkassar samt förbutik inklusive paketservice.

Tillgången till skyddsrum behöver säkerställas

Idag finns i ett skyddsrum med 232 platser på Gråhundsvägen 82 (Drevern 1), där kvarter B planeras. I föreslagen detaljplan saknas information om hur dessa och tillkommande behov av skyddsplatser ska tillgodoses i området. Styrelsen menar att det är viktigt att nuvarande behov, inklusive det ökade behov som uppstått i och med de senaste årens byggen i exempelvis Lilla Sköndal, inte glöms bort i planeringen. Det är mycket viktigt att kommunen för en dialog med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap för en analys av hur byggnationen påverkar behovet av skyddsrum.

Den förslagna nyproduktionen ligger i Norra Sköndal – inte i Skarpnäck

I planbeskrivningen går det att läsa beskrivningar så som ”en förlängning av Skarpnäcksstaden”, ”tydliggöra entrén till Skarpnäck” och ”Skarpnäcks nya årsring”. Vi vill poängtera att området ligger i Sköndal och har postort Sköndal. Det bör förtydligas i beskrivningen av området.

Bristen på grundskolor kommer att förvärras

Redan idag tvingas skolelever redan från förskoleklass att ta sig till kringliggande områden på grund av bristen på grundskolor i Sköndal. Sköndal är mitt i en generationsväxling. Ytterligare familjebostäder har tillkommit, exempelvis genom området Lilla Sköndal, utan att kommunen har ökat grundskolekapaciteten nämnvärt. Det finns inga högstadieskolor alls. Styrelsen ser att bygget kommer att ytterligare förvärra den redan ohållbara situationen för barnfamiljer i området. Exempelvis har Sandåkraskolan redan fått evakuera skolverksamhet till Hemköps byggnad som enligt förslaget nu ska rivas. Sandåkraskolan består redan idag till stor del av baracker/paviljonger och det finns ett förslag på att bygga om skolan inom ramen för ett annat utvecklingsförslag. Vart eleverna ska evakueras då är oklart.

Styrelsen noterar också att planbeskrivningen inte ger någon information om vad det är för lägenheter som ska byggas, exempelvis avseende storlek och antal rum.

Sociala konsekvenser

I föreslagen detaljplan anges att befintlig fritidsgård för ungdomar med olika funktionsvariationer kommer att utgå. Verksamheten har funnits på platsen under lång tid och utgör en viktig social funktion för dessa ungdomar. Styrelsen vill därför peka på vikten av att verksamheten får tillgång till nya lokaler som motsvarar deras behov och önskemål.

Kungspudelns samfällighetsförening, dnr 84

Kungspudelns samfällighets styrelse som sakägare lämnar härmed synpunkter på förslaget till detaljplan för projekt nedan. Synpunkterna ska diarieföras för det fortsatta arbetet.

Vi begär förlängd svarstid för att ge samtliga påverkade chans att återkoppla med synpunkter. Samråd genomfördes 8e december och svarstiden fram till 9e januari 2023 med jul och nyårshelgen ger inte rätt förutsättningar att samverka inom samfälligheten och hinna ge svar från samtliga berörda parter.

Vi yrkar på förlängd svarstid till 2023-05-03 då samfällighetens årsstämma avkunnats och rimlig tid givits att bereda och

komplettera samfällighetens svar i en fråga som påverkar samfällighetens samtliga 121 medlemmar i olika grad.

Förtätning på orimlig nivå

Inom Norra Sköndal finns ca 480 fastigheter fördelade på 8 separata samfällighetsföreningar eller anläggningssamfälligheter (Gråhunden, Vinthunden, Bulldoggen, Terriern, Kungspudeln, Lapphunden, Tebrödet och Kokoskakan). De två sista samfälligheterna ligger på södra sidan av Tyresövägen. Vår samfällighetsförening, Kungspudeln, är den till antal fastigheter största. Det är ett unikt område där boende har bra grannsamverkan och har en lugn och trygg miljö för barn. Här låter vi barnen springa och leka med varandra i området from de kan gå. Den nya detaljplanen skulle, om den går igenom, innebära cirka 450 nya bostäder förutom de drygt 500 som redan är beslutade i närområdet, t.ex. vid gamla Tyresövägen. Cirka 1000 nya bostäder innebär en enorm förtätning av området. Vilket innebär att ca 3000 fler personer kommer röra sig i Norra Sköndal, det är en orimlig ökning på detta lilla område. Vi är oroliga för hur rörelsemönster och det ökade slitaget på "våra" grönområden, parker och gångvägar kommer påverkas. Vi oroas också över den ökade trafik i områdets direkta närhet som följer med förslaget utformning och det nya antalet bostäder.

Vad är det som gör att man önskar bygga denna typ och volym av bebyggelse på denna plats och vad ser man det ska ge oss i Norra Sköndal? I markanvisningen står det "Båda dessa projekt är utpekade i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck för bostadsutveckling", det står därmed inte att Norra Sköndal ska inkluderas. Vi ställer oss frågande till kopplingen mellan Norra Sköndal och projekt utpekade i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck.

Hänsyn till befintlig stadsbild mer homogen bebyggelse

Vi är positiva till en utveckling av Drevern-kvarteret men ser att det bör utvecklas i stil och komplement till befintlig bebyggelse, tex stadsradhus eller radhus. Att bygga ett 16 våningar högt hus (som är högre än 3-huset vid Nynäsvägen och nästan lika högt som Folksamhuset) i ett radhusområde och med Skarpnäcks kolonilottsområde som närmsta granne är inte rimligt på något sätt. Hänsyn måste tas till stadsbild, stadssiluetter och klassificering. Detsamma gäller materialval. Vi delar uppfattningen i remissyttrande från Rådet till skydd för Stockholms skönhet (se Remissyttrande Dnr SR 2022/281 från Rådet till skydd för Stockholms skönhet). Radhusområdet i Norra Sköndalsområdet har en GUL klassificering utifrån Stadsmuseets kulturhistoriska

klassificering. Det finns blå, grön och gul klassificering. Gul är den tredje nivån och innebär att bebyggelsen bedöms ha positiv betydelse för stadsbilden och/eller ha visst kulturhistoriskt värde. ”Ofta talas det om att hus är blå-, grön- eller gulklassade. Det betyder att de har olika klassningar utifrån deras kulturhistoriska värde. De är alla en viktig del av det gemensamma kulturarvet. Byggnaderna berättar om det Stockholm som har varit och är ofta exempel på god stadsplanering”. ”Klassificeringen är ett kunskapsunderlag som används i det dagliga arbetet inom kommunens förvaltningar bland annat i samband med detaljplanering och bygglovsprövning”. ”Enligt Plan- och bygglagen får bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte förvanskas. Vidare ska bebyggelse hanteras varsamt utifrån samma synpunkter”. Ovan tre citat är hämtade från Stadsmuseets hemsida <https://stadsmuseet.stockholm.se/omhus2/klassificering-och-k-markning/stadsmuseets-kulturhistoriska-klassificering/>
Hur har ni tagit hänsyn till detta?

Citat ur detaljplaneförslaget:

”Den nya bebyggelsen gestaltas med ambitionen om att bidra med ett arkitektoniskt tillskott i stadsbilden. Den arkitektoniska idén bygger på ett medvetet förhållningssätt till omgivande bebyggelse i övergången mellan Skarpnäcksstaden och Norra Sköndals radhusbebyggelse. Förslagets anpassning till kulturmiljön har främst tagit utgångspunkt i byggnadsordningens vägledning för tät stadsenkav. Karaktäristiska kännetecken från Skarpnäcksstadens bebyggelse har därför getts särskild tyngd i det arkitektoniska uttrycket.”

Hela Norra Sköndal byggdes 1969–70 för att vara enhetligt med låg bebyggelse med omgivande bevarad natur. Hur kan ni mena att bebyggelsen är anpassad till Norra Sköndals kulturmiljö?! Det finns heller ingen stolthet eller tyngd i det arkitektoniska uttrycket. Den föreslagna detaljplanen går helt tvärtemot detta. Hus på mellan fyra till sexton våningar bidrar bara negativt till miljön i Norra Sköndal med sin låga radhusbebyggelse.

Som vi alla vet idag så finns områden där vi människor inte trivs och mår dåligt i och det beror till stor del av dålig planering och avsaknad av genomtänkta strukturer för områdena, t ex att det är för tätt mellan husen, skumma gångstråk och att det är fult helt enkelt. Vi vet också att människan mår bra av harmonisk och vacker miljö och vi har ett gemensamt ansvar till att förtätning och utveckling av områden måste ske med respekt och hänsyn till både estetik och

miljö för att det ska bli trevliga ställen att vistas och bo i och där människor trivs.

Det är Stockholms Stad som har det ansvaret och ska bevaka och ansvara för en hållbar stadsutveckling och miljö. Stockholm stad måste ta hänsyn till områdesstrukturen så ni inte bygger sönder väl fungerande, trevliga och genomtänkta områden.

Vi vill veta hur den nya detaljplanen är anpassad till Norra Sköndals kulturmiljö, stadsplanering och klassificering? Drevern ligger i Norra Sköndal och ej i Skarpnäck som ni försöker anpassa bebyggelsen till. Vi förordar en inriktning med hänsyn till en övergång mellan byggnadsordningens vägledning för Villastad samt rådande plan i Sköndals områden i direkt sydlig riktning från Drevern.

Inga fördelar med att byggas ihop med Skarpnäck, det bidrar inte till ökad trygghet för oss i Norra Sköndal

”Bebyggelsen kan även bidra till ökad upplevd trygghet i närområdet. Projektet bidrar även till att binda samman Skarpnäck, Norra Sköndal och Stora Sköndal”. Vi i Norra Sköndal ser inga fördelar eller intresse av att byggas ihop med Skarpnäck med Skarpnäck som modell. Det går en administrativ gräns vid gamla Tyresövägen och vi anser oss tillhöra Sköndal och Farsta Stadsdel (hela Sköndal ink området på andra sidan Tyresövägen).

Våra barn går företrädesvis i förskolor i Sköndal, de går i skolan i Sandåkra eller Sköndalsskolan. Idrott sker oftast i Sköndalshallen och när vi åker till jobbet tar vi tar bussarna vid Norra Sköndal på Tyresövägen, ytterst få av oss åker till/från Skarpnäcks T-bana.

Vi ställer oss frågande till ökad upplevd trygghet i Skarpnäcksformat, då området tillsammans med Lilla Sköndal redan har en trygghet som är unik. Detta kommer tvärtom bidra till ökad otrygghet med fler personer som rör sig i området och mer svårkontrollerat då området blir större och sambyggs med Skarpnäck med höga flerfamiljshus enligt förslaget. Det är ren nonsens att detta ska öka tryggheten.

Skarpnäcks gård är av polisen klassad som öppen drogscen, provskjutningar har ökat i området samt att det är allmänt känt att Skarpnäck har hög kriminalitet och brottslighet. Norra Sköndal ser ingen ökad trygghet i att byggas ihop med Skarpnäck. Med en ihopbyggnad enligt förslag kommer Norra Sköndal med största sannolikhet minska den upplevda tryggheten och i värsta fall utvecklas i samma riktning som Skarpnäck.

Ni får återkomma med hur ni anser att tryggheten kommer öka mot denna bakgrundsfakta.

Ökad trafik

Vi är bekymrade över trafiken som kommer tillkomma i området med 470 nya bostäder (det betyder troligen att ca 1000-1500 pers kommer flytta in enbart i Drevern vilket är mer än DUBBELT så många mot vad vi är idag på en mycket större yta). Vi vill se en plan på hur ansvariga tänker att flöden av människor, bussar, bilar mm kommer att bli.

Redan idag är det felberäknat (om alls har planerat) med svåra trafikflöden vid nya handelsplatsen med Willys, Plantagen mfl butiker. Med ytterligare 1000-tals nya bostäder i Sköndal så behöver kommunikationer, trafikflöden och parkering ses över.

Vi är mycket bekymrade över den planerade trafiken mot och på Pudelgränd, Gråhundsvägen och Vinthundsvägen.

Alla som ska hämta/lämna på förskola och handla kommer köra på Pudelgränd och vart ska dessa parkera?

Våra egna garageplatser och gästparkeringar kommer i direkt farozon och kommer skapa stora problem med parkering av icke boende hos Kungspudelns egna parkeringar.

Våra hus på Pudelgränd ligger nära vägen och kommer bli direkt negativt påverkade av trafiken. Även Gråhundsvägen och Vinthundsvägen då man inte har planerat in tillräckligt med parkeringar i lagt förslag.

Trafiksäkerheten för barn i området minskar när genomfartstrafik flyttar närmare bebyggelsen och bostadsfastigheterna i området, specifikt i området på och omkring Pudelgränd.

Med detta vill vi meddela vår starka oro och stora besvikelse över att förslaget inte har tagit större hänsyn till Norra Sköndal som område och dess unika karaktär. Vi hoppas att genom denna demokratiska process hänsyn tas till ovan punkter och välkomnar ett nytt genomtänkt förslag med bebyggelse som anpassats till områdets karaktär. Denna skrivelse förutsätter vi diarieförs enl lag.

Boende 1, dnr 57

Pudelgränd

Att göra Pudelgränd till genomfartsgata och därmed stänga av delar av Gråhundsvägen – inget alternativ.

I dagsläget är Pudelgränd en återvändsgata. Utefter gatan kan man parkera vid besök. Dels ”förlorar” vi denna möjlighet samt blir det en trafikerad genomfartsled (Eventuellt kan enkelriktning vara ett alternativ).

Skyddsrum

I Hemköps fastighet finns idag ett skyddsrum för ca 230 personer. Enligt uppgift vid samrådsmötet den 8 december meddelades att dessa skall ”rustas upp enligt gällande normer” men inte utökas?? Befintliga platser räcker inte idag, nu utökas området väsentligt. Vad kommer att gälla. Vem gör en upphandling med MSB? Detta måste väl ingå i era planer redan nu?

Övrigt

Avslutningsvis – man får vara öppen för förändringar men tråkigt när närliggande grönområden görs till bostadsområden.

Boende 2, dnr 145

Vi vill härmed lämna synpunkter på förslaget till detaljplan för projekt nedan. Vi vill att våra synpunkter ska diarieföras för det fortsatta planarbetet.

Vi anser att bebyggelse med många höga och ett extremt högt flerfamiljshus i nära anslutning till våra områden med småskaliga låga radhus kommer innebära en för kraftig exploatering. Enligt underlagen ska den arkitektoniska idén av det nya området ta hänsyn till formspråken i vårt guldklassade radhusområde byggt 1969-1971. ”Bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer”. Samtidigt hämtar man i förslaget inspiration från Skarpnäcksstadens röda tegelhus – som är ett bygge från 80-talet.

Vi anser att materialvalet och arkitekturen inte överensstämmer med det som råder i Norra Sköndal. Vi anser generellt att byggnadernas höjd bör sänkas för att bättre anpassas till kringliggande bebyggelse i Norra Sköndal. I underlagen föreslås att byggnaderna i kvarter B mot Tyresövägen byggs i sju och åtta våningar. De byggnader som vetter mot Gråhundsvägen byggs i fem och sex våningar. Som princip bör även gälla att byggnaderna mot Pudelgränd samt Gråhundsvägen byggs lägre för att ansluta intilliggande radhusbebyggelse. Ju lägre byggnad desto färre radhuslängor och boende som blir negativt påverkade av byggnationen.

I detaljplanen föreslås ett höghus om 16 våningar, det blir en för stor kontrast mot befintlig bebyggelse. Med en jämnare höjd skulle

miljön kring platsen bli lugnare och upplevelsen av den nya bebyggelsen mindre dramatisk.

Vi bor närmast den skogsdunge där det kommer att byggas en förskola. Enligt planförslaget ska många träd vara kvar men vi är oroliga att bergsknallen och den planerade gång-/cykelvägen som ska anläggas kommer att innebära sprängningar och skövling av skogen. Gångvägen planeras att ligga 20 meter från vår gavel. Det är ett rikt djurliv i denna skogsdunge med många olika sorters fåglar, rådjur, rävar och andra smådjur. Vi är rädda att dessa ska påverkas negativt om träden tas bort och under den mycket långa byggprocessen.

Bygget planeras att pågå under sju år, vilket är en mycket lång tid för oss som bor närmast byggplatsen. Hur ska vi kunna leva, sova och slappna av i vår bostad under en så lång tid? Vi arbetar oregelbundna tider och ibland natt, vilket gör att vi kan behöva sova på dagtid. Vi befärar att detta kommer påverka många boende negativt och kan komma att leda till att många flyttar från vårt område. Detta i sin tur kan leda till sänkt värde av våra bostäder.

Det finns bara en väg in/ut ur området för boende på adresserna Gråhundsvägen 88 och uppåt samt på Lapphundgränd. Vägen kan därför inte vara avstängd. Bland annat bor många äldre i området i behov av både hemtjänst och akut vård. Hur kommer konsekvenserna i praktiken bli för boende i området bli under byggtiden. Givet hur central de delar av Gråhundsvägen som ska bebyggas är för boende i samfälligheten ser vi en risk för att byggnationen kommer att påverka de boende mycket negativt under en lång tidsperiod.

I nuvarande byggnad på fastigheten Drevern 1 finns anordnat 232 skyddsrumspplatser. I föreslagen detaljplan saknas information om hur dessa och tillkommande behov av skyddsrum ska tillgodoses i området. Vi anser det av stor vikt att skyddsrum tillhandahålls med tanke på det rådande oroliga världsläget.

I övrigt instämmer vi fullständigt med Skönhetsrådets remissyttrande i frågan. Likaså står vi helt bakom styrelsen för Gråhundens samfällighets synpunkter gällande Drevern 1.

Boende 3, dnr 95 och 96

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär

av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodet skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande

verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 4, dnr 99

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 5, dnr 113

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget (”berg i

dagen”) kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt

och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering
Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 6, dnr 103

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande

boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 7, dnr 105 och 109

Är helt emot detta mastodontbygge alldeles intill vårt/mitt radhus! Pudelgränd bör inte öppnas för genomfart. Men öppen för ett nytt förslag som tillför vårt område något positivt och som överbryggar rent estetiskt vårt område mot det tilltänka bygget på tomten Skevrodret i Skarpnäck.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn

vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Övriga, ej sakägare

Exploateringskontoret, dnr 165

Exploateringskontoret har medverkat i planarbetet och har inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

Boende 8, dnr 48 och 130

Jag har idag med posten fått info om ett omfattande projekt granne med den samfällighet där jag bor med info-möte i morgon. någon form av slutdag är 9 januari. De är uppenbart en skrämmande nonchalans mot berörda. Jag yrkar att stadsbyggnadskontoret med rimliga tider gör om samrådet i början av 2023. Om samrådsperioden börjar den 22 november är det inte orimligt att berörda informeras senast samma dag, eller visste ni inte om att ett förslag till detaljplan (ett ganska omfattande projekt) var beslutat. Jag emotser omgående information om hur överklagande av processen kan ske då berörda inte getts rimlig tid att bedöma effekterna och lämna synpunkter.

Behovet av ett flertal 5-, 6-, 7 våningshus och ett 16 våningshus på denna begränsade yta som blockerar radhusen längs Pudelgränd och delvis Gråhundsvägen är tveksamt. Inte minst med tanke på den planerade utbyggnaden av Stora Sköndal. Med tanke på fastighetsbranschens nuvarande situation är det väsentligt att informera om Genovas finansiella situation. Det saknas.

Rubr. samråd har inte gett rimlig tid till genomarbetade synpunkter. Jag har inte heller fått svar på begäran om ytterligare tid. Ytterligare synpunkter kan därför komma att framföras under granskningsperioden.

Förslaget är ett omotiverat ingrepp i ett, enligt gällande detaljplan, radhusområde med uttrycklig trafikdifferentiering och tydliga planbestämmelser om byggnader, byggnadshöjder, byggnadsplatser mm.

Planen tycks utgå från att ”detta skall byggas”, nu gäller det att motivera.

Byggnader

Det lämpliga, och tillåtna enligt detaljplanen, är en- eller tvåplans radhus. Inte 4-, 5- och 6- våningshus tätt inpå och därmed ovanför befintliga radhus. Byggnaderna skuggar långt bort mot Vinthundsvägen men sol och ljus blir dramatiskt sämre närmast Pudelgränd.

Den föreslagna bebyggelsen passar bättre in närmast Skarpnäck på en del av företagsområdet och utan 16-våningshus (2017 angavs 10

våningar vilket är bättre men inte bra det heller) med närhet till tunnelbana och buss och med väsentligt mindre ingrepp i trafikinfrastrukturen. Parkeringsområdet får endast användas för biluppställning enligt gällande detaljplan.

Trafik

Enligt gällande detaljplan får Pudelgränd inte vara genomfart mot Gamla Tyresövägen. Förslaget placerar 55 parkeringsplatser längs Gråhundsvägen och Pudelgränd. Det blir självklart kaos för genomfart då gatubredderna inte tillåter möte och hindrar snöröjning sophämtning mm. Den väsentligt ökade trafikmängden är dessutom olämplig i ett barnrikt område med förskolor och lekplatser.

Gamla Tyresövägen betecknas som "landsväg" i något dokument. Trafikverket har en avvikande tolkning.

Kontakt från området till busshållplats Norra Sköndal beskrivs som en stig. I själva verket är det en asfalterad gång-och cykelväg från Lapphundsgård och under trafikleden. Dessutom finns en stig ner mot Hemköp.

Avsaknad av cykelväg beskrivs som ett problem som löses med nybygget. Det är ett problem begränsat till under trafikled Tyresö och är planerat att lösas separat.

Övrigt

Sammantaget konstateras att gällande "Bestämmelser och Beskrivning till stadsplan" har tydliga och avgränsande bestämmelser för ett radhusområde med lokal trafik.

Höjdbegränsningen (10m) för Drevern är en del av det för att inte förstöra boendet på Pudelgränd.

Det framstår inte som självklart att en relativt liten byggherre skall klara uppdraget även om viss utredning i förslaget har tagits fram av Genova. Den gamla ägaren, Castellum, hade varit mer förtroendefull.

Det yrkas att den föreslagna planen avslås i sin helhet.

Ytterligare skrivelser kan komma att komplettera denna.

Boende 9, dnr 52

De skyddsrum som idag finns i Hemköpslokalen, hur kommer det att ersättas? Mycket viktigt med tanke på världsläget + måste byggas ut med tanke på alla nya bostäder som planeras.

Infart till planerat p-garage, viktigt att denna infart ej hindrar trafiken som ska in eller ut från radhusområdet.

16 vån hus är oacceptabelt då det kommer att störa och skymma radhusområdet och radhusen blir sedda ovanifrån.

Allmänt för hög bebyggelse jämfört med befintlig bebyggelse.

Parkeringsplatser – räkna med att alla hushåll har minst en bil. Folk cyklar, går eller åker ej kommunalt i den utsträckning som politikerna tror eller önskar. Redan idag är det ont om parkeringar i området!

Boende 10, dnr 53 och 132

Jag tycker överlag att projektet är OK, men höghuset tycker jag ej passar in i stadsbilden, samt kommer ej smälta in bland övriga hus. Jag gillar känslan av småstad och höghus gör att det känns ”miljonprojekt”.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor

och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp

till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 11, dnr 155

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frångå detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.

En annan viktig aspekt innan marken godkänns för ombyggnation överhuvudtaget är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget. Av de inräknade undersökningar som ligger till grund för det sammanställda PM som bifogats är fyra av sex undersökningar genomförda inför att radhusen uppfördes 1966, och alltså över femtio år gamla. De övriga två är genomförda för att undersöka den östra sidan av Gamla Tyresövägen, ej den västra, och

det finns ej uppgifter om namn på firmor som utfört dessa undersökningar. Det PM som behandlas inför beslutstagandet inför byggstart bygger enbart på s.k. bedömningar kring fyllnadsmassor, lermassor samt grundvattenmätningar. I det PM angående geoteknologi kan vi läsa att pålning samt grundförstärkning rekommenderas då fyllningsmassor är okända. Vad detta kan innebära för den kringliggande bebyggelsen som är byggd på samma fyllningsmassa tas inte upp i det befintliga PM:t.

Utdrag ur PM: "8.6 REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT PROJEKTERING Eftersom inga undersökningar har utförts för det aktuella projektet är redovisade tolkade jordlager mycket osäkra. Uppgifter om jordlagrens hållfasthetsegenskaper är mycket knapphändiga och därför ej tillräckliga. Uppgifter om jordens sättningsegenskaper saknas helt. Inför fortsatt projektering måste vanliga geotekniska undersökningar såsom sonderingar och provtagningar utföras så att jordlagerföljder, hållfasthets och sättningsparametrar blir utredda samt grundvattennivåer kontrollerade. Mätning av radonhalter görs lämpligen i samband med detta."

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Boende 12, dnr 58

Den nya detaljplanen skulle, om den går igenom, innebära cirka 450 bostäder förutom de drygt 500 som redan är beslutade i närområdet, t.ex. vid gamla Tyresövägen. Cirka 1000 nya bostäder innebär en enorm förtätning av området.

Bland annat har man planerat att bygga ett 16 våningars höghus som granne till radhusen i Norra Sköndal. Hur tänkte man här? Totalt utan pietet och känsla för området förutom de olägenheter det innebär för näromgivningen med skugga. Av allt i förslaget till detaljplan är detta det mest horribla.

Alla de nya husen får en omedelbar närhet till motorvägen till Tyresö. Att bygga en bullervall skulle bara marginellt minska bullret och trafikstörningarna. I Trafikutredningen står det att ”Lastbilar bör köra in via Vinthundsvägen och Pudelgränd i norr för att ankomma på rätt sida av Flygledargatan”. Detta innebär en ökad mängd lastbilar på dessa gator med risk för olyckor.

Förslaget innebär att Träffstugan för funktionshindrade får flytta från sina nuvarande lokaler i Hemköpshuset. Har man planerat för alternativ till dem? Detta är verkligen en bedrövlig negativ konsekvens av planförslaget.

Under Hemköp finns det tydligen ett stort skyddsrum, vilket ingen informerat om till oss och andra tidigare. Själva har vi bott här sedan 1984. Hur har man planerat för att ersätta det? Inte minst med tanke på vad som händer i vår omvärld har det blivit högaktuellt att se till att det finns tillräckligt många skyddsrum och att de är funktionella.

Vi har redan sett en olidlig trafiksituation i Södra Sköndal vid det nya handelsområdet där; något som de närboende varnade för redan innan den nya bebyggelsen. I efterhand har politiker erkänt att det inte blev bra men det hjälper ju vare sig de som handlar där eller de som bor närmast. Ska detta behöva upprepa sig i Norra Sköndal? Politikerna anser att många fler ska cykla och åka kommunalt vilket inte kommer att hända. Folk har ett behov av att ha bil, då det inte alltid fungerar medkollektivtrafik eller cykel. Det planeras alldeles för få parkeringsplatser, både för de som kommer att bo där som för de som ska handla på ”det nya Hemköp”. Hemköp har nu ca 100 platser för bilar och man räknar med 39 platser i den nya detaljplanen. Detta kommer inte att räcka och accentuerar vår oro att det blir vild parkering på Kungspudeln's samfällighets område. Vi har redan problem med att t.ex. Skarpnäckbor tycker att det är smidigt att ställa sina fordon på vår samfällighetsmark. Med många nya bostäder och bilar skulle denna risk öka markant. Vad gäller sportfältet i Skarpnäck är det mer troligt att barn i Norra och Södra Sköndal kommer att fortsätta som nu att använda fotbollsplanen vid Sandåkraskolan och vara med i Sköndals IK.

Även om den nya matvarubutiken byggs innan den gamla rivs så är det i nuvarande läge inte säkert att det ens blir Hemköp och man får dessutom ett intryck att den blir mindre än den nuvarande, oavsett vem som driver den. Risken är att man istället för att gå till affären tar bil till en mer avlägsen och välsorterad affär.

Vi har en återvinningsstation vid nuvarande Hemköp som flitigt används av boende i både Norra Sköndal och Skarpnäck och som kommer att försvinna. Detta kommer att försvåra våra möjligheter att återvinna och blir det för långt till andra återvinningsstationer hindrar det miljöarbetet och risken är att osorterade sopor slängs på fel ställe.

Att i detaljplanen skryta med att man bevarar två ekar är inte så imponerande eftersom den totala grönytan blir väsentligt mindre vid ny bebyggelse.

Vi är också oroliga för det ökade tryck som 1000 nya bostäder skulle innebära för parken ”Skallet”. Den är inte dimensionerad för det och det blir större risk för att den lugna parken bland bostäderna i Norra Sköndal drabbas av slitage på gräsytor och grönska. Detta accentueras av att den nya förskolan bara får en egen, liten och ljudstörd gård och man planerar att barnen ska vara i Skallet.

Vidare undrar vi hur man tänker runt skolsituationen med 1000 nya bostäder och många familjer med barn i skolåldern? En förskola planeras men var ska barnen gå när de börjar i förskoleklass/ skola? Sandåkraskolan och Sköndalsskolan är redan mer än fullbelagda så barnen undervisas i baracker eller tvingas att resa till en skola utanför närområdet. Vår erfarenhet är att politikerna konstant ligger efter när det gäller att planera så att kapaciteten är anpassad efter behovet av skolor. Vi har hört att det ska byggas en helt ny skola men finns den på plats när de nya husen gör det?

Vi citerar ur detaljplaneförslaget: ”Den nya bebyggelsen gestaltas med ambitionen om att bidra med ett arkitektoniskt tillskott i stadsbilden. Den arkitektoniska idén bygger på ett medvetet förhållningssätt till omgivande bebyggelse i övergången mellan Skarpnäcksstaden och Norra Sköndals radhusbebyggelse. Förslagets anpassning till kulturmiljön har främst tagit utgångspunkt i byggnadsordningens vägledning för tät stadsenklav. Karaktäristiska kännetecken från Skarpnäcksstadens bebyggelse har därför getts särskild tyngd i det arkitektoniska uttrycket.” De orden saknar verklighetsförankring. Hus på mellan fyra till sexton våningar bidrar bara negativt till miljön i Norra Sköndal med sin radhusbebyggelse. Hela Norra Sköndal byggdes 1969–70 för att vara enhetligt med låg bebyggelse med omgivande bevarad natur. Vi förstår helt enkelt inte vad som menas med bland annat orden ”anpassning till kulturmiljön” när den föreslagna detaljplanen bryter helt mot detta. Om man ska bygga något nytt, varför inte bygga stadsradhus i tegel i samma stil som vid Gamla Tyresövägen?

Stockholms stad har tydligen en vision om att knyta ihop Norra Sköndal med Skarpnäck och att det ska finnas "siktlinjer". För att vara ärlig, det är nog få i Norra Sköndal som har känt det behovet, inte minst som det är en hel del kriminalitet i Skarpnäck med skjutningar och polishelikoptrar som hovrar ovanför. Vi citerar vidare ur detaljplanen: "Den förändrade gatustrukturen bidrar till att länka samman de två grönområdena Skallet och Skevrodrets skog. Ny bebyggelse längs Gamla Tyresövägen, i synnerhet höghuset, kommer att bidra till en förändrad siluett och tydliggöra entrén till Skarpnäck söderifrån". Ovanstående rader är bara en konstruerad förklaring för att bygga för högt och för tätt av ekonomiska skäl. Detta är mer att se som floskler än förankrade i vad boende i Norra Sköndal tycker. Det som ligger bakom är mer att bygga så många bostäder som möjligt på en mycket begränsad yta utan tanke på konsekvenserna för befintlig bebyggelse men också för de som ska bo i de nya husen.

Vi har ovan räknat upp många negativa anledningar att inte gå vidare med denna detaljplan och ett antal utredningar har gjorts där även staden medger nackdelar men trots detta önskar genomdriva detaljplanen. Vi hoppas att ni tar till er av vår oro och omsorg att bevara och inte förstöra ett fungerande bostadsområde som många valt för att ha en fin boendemiljö för alla åldrar.

Boende 13, dnr 55

16 våningar är onödigt högt, med tanke på att övriga hus är 6 våningar.

Boende 14, dnr 63

Det är ett fint förslag till detaljplan som har tagits fram för Drevern 1 m.fl. Genomförandet av planen kommer innebära en stor kvalitetsförbättring för oss som bor i närområdet.

Jag har endast en synpunkt. Jag ser inte någonstans i handlingarna att frågan om att ersätta befintlig Återvinningsstation inom planområdet. Som boende i Lilla Sköndal är denna återvinningsstation vår enda (rimliga) möjlighet att sopsortera. De stationer som är placerade runt omkring området jag bor i ligger svåråtkomligt och inte nära andra målpunkter såsom matbutik/busstation etc. Om stationen plockas bort behöver den omlokaliseras till lämplig plats inom planområdet eller i närområdet. Kanske kan en allmän åvc samordnas med mobilitetshus/parkeringshus likt exemplet Nordhavn (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nordhavn_N%C3%A6rgenbrugsstation.jpg).

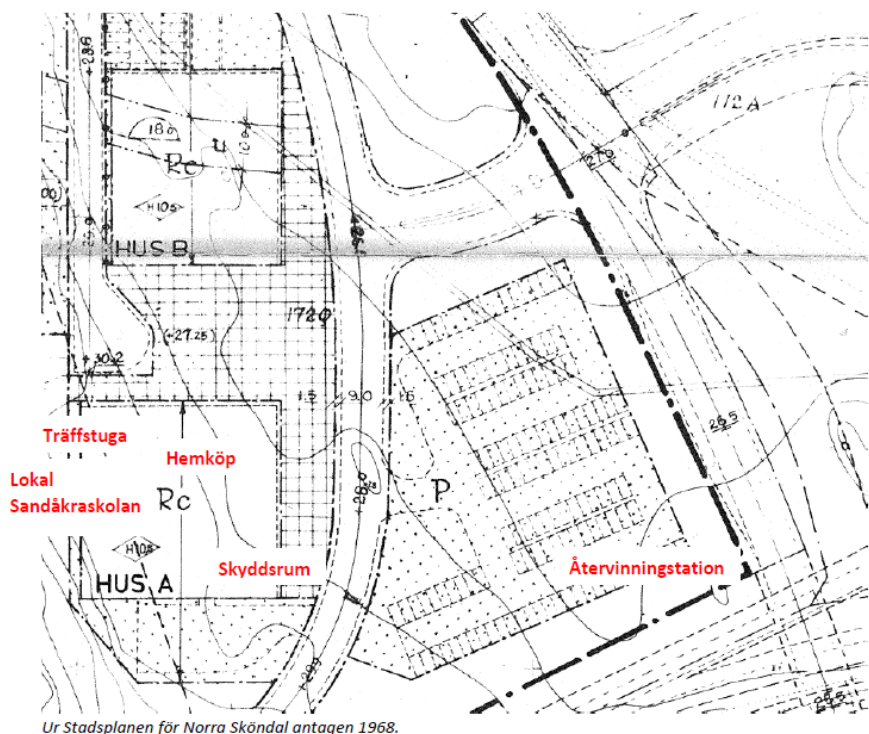
Boende 15, dnr 66

Undertecknad delägare i Lapphunden 21, vill som berörda sakägare inkomma med följande synpunkter mot stadsbyggnadskontorets planförslag Drevern 1 m.fl., dnr 2020-00580.

- Planförslaget saknar plan för grundskola
- Planförslaget innebär ej acceptabel påverkan av parkeringssituationen i Norra Sköndal
- Planförslaget saknar detaljer kring skyddsrum
- Planförslaget påverkar befintliga återvinningstation (FTI station) för boende i Norra Sköndal
- Planförslaget innebär ej acceptabel påverkan av landskapsbilden
- Planförslagets trafikåtgärder måste villkoras som skallkrav att de färdigställs innan någon inflyttning i det nya området kan ske. I dagens planförslag har kommunen pekat på trafikverket som utförare utan garanti att den myndigheten faktiskt verkställer åtgärderna
- Ombyggnaden av busshållplatsen i Norra Sköndal måste vara villkorad som ett skallkrav att den ska vara färdigställd innan någon inflyttning till området kan ske

Bakgrund till området

Det berörda området, ingår idag i den antagna stadsplanen för Norra Sköndal, som vann lagakraft 1968. Området (Drevern 1 m.fl.) utvecklades då som nyttobyggnader och lokalt centrum för de boende i Norra Sköndal, med barnavårdändamål, träffstuga, skyddsrum, matvaruaffär och parkering. Dessa ändamål har stått sig till idag, och idag används även det borte hörnet av parkeringen mot Gamla Tyresövägen till en förhållandevis stor återvinningstation (FTI station), som blir den närmsta stationen för de boende i Norra Sköndal.



Det aktuella planförslaget Drevern 1 m.fl., dnr 2020-00580, avser att bryta loss området från den befintliga stadsplanen och kopplingen till Norra Sköndal. Planförslaget föreslår att väsentligt ändra användningen, till att istället innehålla framförallt bostäder om 450 nya bostäder uppdelat på tre kvarter.

Planförslaget saknar plan för grundskola

I planförslaget finns det ingen plan eller analys av hur befintliga skolor ska ta hand om de tillkommande eleverna. Redan idag är situationen för skolorna i Sköndal och Skarpnäck mycket ansträngd, skolorna byggdes för den folkmängd som fanns på 70 och 80-talet, och är idag kompletterade med baracker för att klara nuvarande antal elever. Att utvidga med fler baracker är kanske möjligt, men det kan inte ses som ett hållbart alternativ eller ge upphov till en bra skolmiljö. I översiktsplanen för Stockholmstad från 2018 går det att läsa på sida 162 att "Det totala behovet av ny grundskolekapacitet i stadsdelen till år 2040 bedöms motsvara tre nya skolor". Än så länge finns det inget kommunicerat rörande om ens någon planering för dessa skolor har påbörjats.

Därtill måste det tas i hänsyn att det aktuella området Drevern 1 m.fl. inte är den enda planerade byggnationen inom samma skolupptagningsområde. Enligt stadsbyggnadskontoret planeras även följande förtätning: 500 bostäder planeras på Skarpnäcksfältet, 800 bostäder i Skärgårdsskogen och längs med Gamla Tyresövägen planeras 475 nya bostäder. Det vill säga, med endast dessa 4a planförslag som just nu ligger ute så planeras det 2 225 nya hushåll

inom detta skolutpagningsområde, i en situation när befintliga skolor redan saknar möjlighet till att ta emot fler elever.

Vi anser därför att stadsbyggnadskontoret inte kan fortsätta med planförslaget utan att en övergripande plan för grundskolor tas fram för Skarpnäck och Sköndal som vävs samman med alla de planförslag som nu kommer ut. Givetvis måste skolkapaciteten planeras in så att den finns tillgänglig i samband med inflyttning till de olika nya områdena. Det håller inte att skolan ska "lösas" i panik när klagomålen kommer in när föräldrar står utan skolplats åt sina barn.

*Planförslaget innebär ej acceptabel påverkan av
parkeringssituationen i Norra Sköndal*

Vår synpunkt är att det är alldeles för få parkeringsplatser med i planförslaget till det nya området Drevern 1 m.fl., i synnerlighet när det kommer till gästparkeringar. Därtill framgår det inte av planförslaget om gästande bilar ska behöva lägga en avgift för att få gästparkera. Vi utgår emellertid ifrån att gästparkeringsplatserna kommer vara avgiftsbelagda. Det är därmed inget trovärdigt antal platser eller tillräckligt attraktiva parkeringsplatser planerade, utan boende och gäster till det nya området Drevern 1 m.fl. kommer istället försöka finna platser i närliggande områden.

Konsekvenserna kommer således bli att besökare och boende i Drevern 1 m.fl. kommer söka plats på de redan hårt belastade gatorna och gästparkeringarna i Norra Sköndal området, då framförallt längs med gatorna Lapphundsgränd, Gråhundsvägen och Pudelgränd. När det parkeras längs med dessa gator blir gatorna i praktiken enkelriktade, då bilar inte får plats att mötas. Gatorna kan därför inte belastas hårdare än vad de redan gör idag, då det kommer leda till större olycksrisk när förare måste skynda sig eftersom det inte går att mötas. Detta är ej acceptabelt.

I planförslaget återfinns en plan om 264 parkeringsplatser, där 214 är avsedda som kombinerad boendeparkering och gästparkering, 39 platser ska där utefter vara avsedda till matvaruaffärens kunder. Denna siffra har tagits fram genom en beräkning utifrån en koefficient, stadsbyggnadskontoret har givit ett intervall mellan 0,4-0,6 parkeringsplatser per hushåll. I detta fall har 0,5 används. Därtill finns ett resonemang om att för att täcka in gästparkeringsplatser ska det vara en uppräknings om 10% av boende parkeringsplatserna. Dvs 21,4 parkeringsplatser. Detta har däremot inte gjorts eftersom något som beskrivs som flytande platser ska nyttjas.

Det finns ingen motivering till varför koefficienten 0,5 användes eller motivering (bevis) varför flytande platser ska reducera behovet

med 10%. Sköndal är ett område som domineras av bil vid besök och de som väljer att bo här, och inga föreslag finns med i planförslaget på att förändra detta förhållande. Därför bör den övre delen av intervallet användas, stadsbyggnadskontoret skall därmed räkna på den högre koefficienten 0,6. Detta skulle istället ge ett underlag om 256 boendeparkeringar.

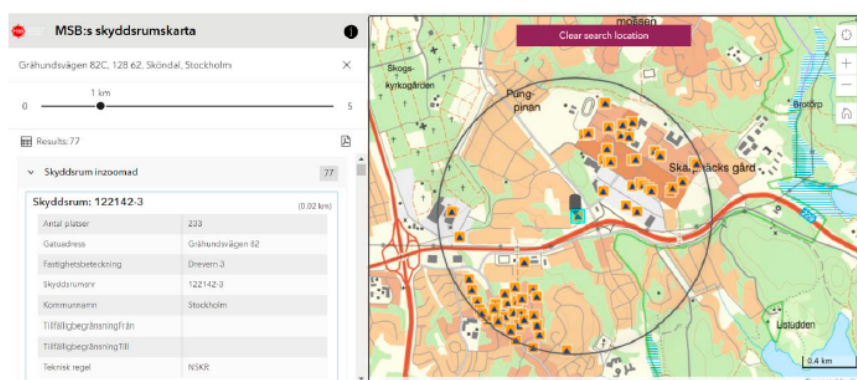
Därtill bör gästplatser avgiftsbeläggas rimligt. Vägarna Lapphundsgränd, Gråhundsvägen och Pudelgränd är 3 timmarsparkering på vardagar och avgiftsfri hela helgerna, är avgiften för dyr kommer gäster och boende välja dessa gator i stället vilket inte är acceptabelt.

De 39 parkeringsplatser som är avsedda till matvaruaffären är även de i underkant. Dagens parkering om 100 platser är inte ovanligt att de är nästintill fullt utnyttjade. 50 platser vore därför mer rimligt än de föreslagna 39.

Ett bättre riktvärde borde således vara att området ska husera åtminstone över 300 parkeringsplatser (256 boendeparkeringar + 50 platser åt matvaruaffären.)

Planförslaget saknar detaljer kring skyddsrum

Norra Sköndal är redan idag ett område med få skyddsrum. Som medborgare är man hänvisad till att gå till närmsta skyddsrum. För boende i Norra Sköndal är det idag det skyddsrum som finns i hemköpsbyggnaden, med plats för 233 platser.



Från MSBs sida, över tillgängliga skyddsrum

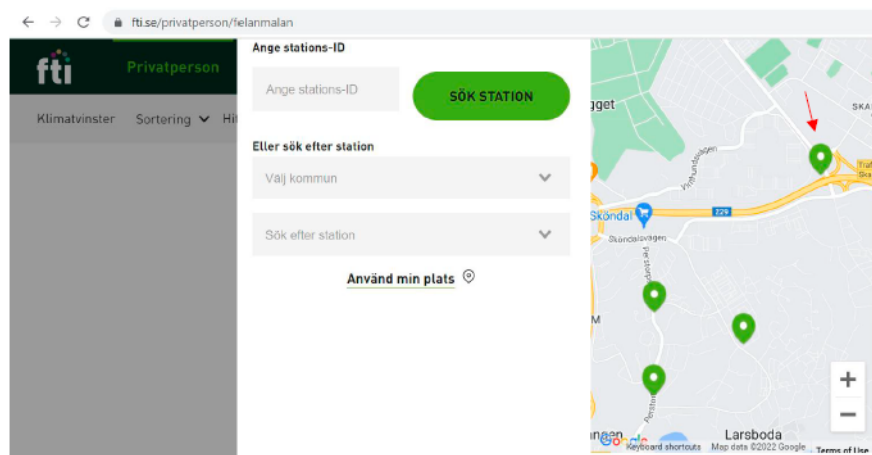
MSB har rapporterat om problemet med att nya områden byggs utan skyddsrum, vilket har lett till att det idag råder brist på skyddsrum i Stockholm.

I planförslaget finns skyddsrum upptaget, men det framgår inga uppgifter om hur många personer som kommer inrymmas.

Vi anser att det bör ingå i planförslaget att skyddsrum för att ersätta både det befintligt skyddsrum om 233 platser + skyddsrum för de nya kvarteren. Planförslaget behöver därför uppdateras med detta så att det skrivs in som ett tydligt villkor att planförslaget innehåller detta.

Planförslaget påverkar den befintliga återvinningstation (FTI station) för boende i Norra Sköndal

I planförslaget finns en plan för hur de tillkommande kvarteren ska hantera sin sophantering genom egna miljörum. Som tidigare nämnt, är Drevern 1 m.fl. idag en del av Norra Sköndals stadsplan och tjänar boende i Norra Sköndal med nyttobyggnader. Bland annat finns närmsta återvinningstation placerad på området, se bifogad bild från FTIs hemsida.



Från FTIs hemsida, över vilka återvinningstationer som finns i närområdet

I princip all återvinning för boende i Norra Sköndal görs på återvinningstationen som finns i hörnet mot gamla Tyresövägen på parkeringen (se pilen på bilden). Avståndet till nästa återvinningstation är därefter för långt för att återvinning ska uppmuntras.

Vi anser därför att planförslaget behöver uppdateras med en yta för en återvinningstation (FTI).

Planförslaget innebär ej acceptabel påverkan av landskapsbilden
Stockholm söderort består idag uteslutande av lägre byggnation. 5-6 våningshus är i regel de högsta byggnationerna som förekommer för bostadsändamål. Några få undantag finns.

Sköndal och Skarpnäck kännetecknas av höga natur-, kultur- och rekreationsvärden, med bland annat nära tillgång till Nackareservatet bakom Skarpnäck. De flesta av de boende i området har flyttat hit för kombinationen mellan närheten till stan och närheten till naturen.

Den tilltänkta platsen Drevern 1 m.fl. har som tidigare nämnt samplanerats ihop med Norra Sköndals radhusområden, enligt stadsplan antagen 1968, byggnationerna inom den nu gällande stadsplanen är villkorade till två våningar som högst. Norra Sköndal är en backe, och den samstämmiga byggnationen gör det möjligt för husen längs med backen att se ut över varandras hustak. För boende på Lapphundsgränd möts man idag av en fin utsikt där man kan se trädtopparna i Nackareservatet, se nedan bild.



Utsikt från Lapphundsgränd, landskapsbilden utgörs av låg byggnation, där närliggande naturreservat ges utrymme att framträda i landskapsbilden. På bilden framgår det även hur höghuset i Skarpnäck sticker ut på ett negativt sätt.

Vi har därmed en generell synpunkt att samtliga byggnationer inom planförslaget är för höga och ej anpassad till omkringliggande områden. Framförallt riktas synpunkten mot 16 våningshuset som kommer skämma landskapsbilden på särskilt utmärkande sätt. Vår synpunkt är därmed att samtliga byggnaderna inom den nu aktuella detaljplanen bör hålls som högst till 5-6 våningshus. Redan det är en ansevärd ökning från den befintliga stadsplanen om 2 våningar.

Planförslagets trafikåtgärder måste villkoras som skallkrav att de färdigställs innan någon inflyttning i det nya området kan ske. I dagens planförslag har kommunen pekat på trafikverket som utförare utan garanti att den myndigheten faktiskt verkställer åtgärderna.

I planförslaget föreslås flertalet trafikåtgärder, där cykelbanor skall byggas, gångvägar ska breddas och nya förbindelser ska etableras, bland annat nämns att Trafikverket planerar att bygga en ny gång- och cykelväg mellan Gråhundsvägen och busshållplatsen Norra Sköndal för att ersätta den upptrampade stig som finns idag.

Dessa vägförslag ser bra ut, däremot hänvisar planförslaget till att detta är Trafikverkets planer vilket är en annan myndighet och ingen garanti för att de genomförs. Planförslaget bör således villkoras med att dessa åtgärder skall genomföras (att Trafikverket planerar räcker inte), därtill bör det framgå att åtgärderna behöver villkoras med att de ska vara färdigställda innan inflyttningen till området sker.

Ombyggnaden av busshållplatsen i Norra Sköndal måste vara villkorad som ett skallkrav att den ska vara färdigställd innan någon inflyttning till det nya området kan ske

Busshållplatsen i Norra Sköndal är idag en otrygg miljö på flera sätt, och väldigt hårt belastad. Under rusningstid kan bussarna inte stanna längs med busshållplatsen utan stannar längs med vägren. Detta leder till att personer får stå ute i vägrenen för att kunna ta sig ombord. Hållplatsen har många passagerare, så på området är det även stor folksamling med passagerare som man behöver tränga sig igenom för att nå den buss man ska till. Området saknar belysning, väderskydd, och ligger öppet mot motorvägen med medförande hög ljudnivåer från motorvägen.

Trafikverket har emellertid planerat en upprustning av stationen, renovationen är däremot kraftigt försenad och det finns förutsättningar för att den försenas ytterligare några gånger.

Norra Sköndals busshållplats kommer bli den primära kollektivtrafikplatsen för de nya kvarteren i Drevern 1 m.fl. Som förväntas enligt planförslaget hushålla nästan 1000 personer.

Utöver det aktuella planförslaget, har stadsbyggnadskontoret bland annat aviserat följande förtätningsförslag: i Stora Sköndal planeras 1600 bostäder, längs med Sköndalsvägen byggs 15 nya radhus, i Sköndals centrum skall förtätning om 200 bostäder och 75 ungdomsbostäder genomföras, 500 bostäder planeras på Skarpnäcksfältet, 800 bostäder i Skärgårdsskogen och längs med Gamla Tyresövägen planeras 475 nya bostäder. I Tyresö kommun planeras även där jämförbara mängder nya bostäder. Som alla antas vara färdigställda innan 2030.

Alla dessa tillkommande bostäder vilket alltså rör sig om tusentals tillkommande resenärer i veckan, kommer vilja åka från Norra Sköndals busshållplats, eller med bussar som passerar Norra Sköndals station. För att klara det ökade trycket på passagerare kommer flertalet avgångar behöva läggas till. Norra Sköndals busshållplats har idag ingen möjlighet att hantera det. Det är

troligtvis till och med en överhängande risk att trafikverkets planerade ombyggnation av busshållplatsen i Norra Sköndal är underdimensionerad redan när den påbörjas. Förstudien och underlaget för planerna togs fram under 2011 och är så vitt vi förstår planerade utifrån att lösa situationen hur det ser ut idag, det finns däremot ingen analys om hur trafikverkets förslag skulle kunna hantera tusentals tillkommande resenärer.

Vi anser därför att stadsbyggnadskontoret inte kan fortsätta med planförslaget utan att en övergripande plan för kollektivtrafiken tas fram för alla dessa planförslag som nu kommer ut. Därtill bör planförslaget uppdateras med villkor, att inflyttning till byggnationerna inte kan få ske förrän tillväxtverket har färdigställt ombyggnationen av Norra Sköndals busshållplats.

Boende 16, dnr 68

De överdimensionerade byggplanerna vid Hemköp Skarpnäck har ett flertal brister. Några av dem som jag som bor i området ser är följande:

Det passar absolut inte in i området med 16-våningshus. Alla hus i närheten är tvåplansradhus.

Kollektivtrafiken är inte dimensionerad för att så mycket människor ska åka, framförallt som detta inte är de enda byggplanerna i området. Att behöva stå på ihopklämda i gångarna på bussen som kör motorväg är både farligt och jobbigt.

Sköndal har redan stor brist på skolplatser. Många barn tvingas redan idag gå i skolor utanför Sköndal.

Återvinningsstationen på parkeringen är den enda på gångavstånd för oss som bor i Norra Sköndal. Försvinner den, och dess parkeringsplatser, blir det utmanande att fortsätta den nödvändiga miljösorteringen.

Det är redan idag svårt att hitta parkering och ta sig fram med bil i Sköndal, inte minst sedan den nya handelsplatsen byggdes. Detta bygge, med fler folk och mindre parkeringsplatser skulle försvåra det ytterligare.

Sammanfattningsvis skulle en sådan här överdimensionerad byggplan förstöra mycket för oss som bor i Sköndal. Många av oss har valt området för dess lugn och trädgårdsstadskänsla. Planerna borde därför kastas i pappersåtervinningen.

Boende 17, dnr 69

1. Hela det närliggande området består av 1 eller 2 vånings radhus, att bygga ett 16 våningshus oavsett om det ska vara landmärke eller fungera som entré till det nya området kommer att se groteskt ut. Att hålla det till 3 eller kanske 4 våningars hus skulle vara mer acceptabelt. Att klämma in alla dessa extra människor på den lilla yta i förhållande till antal människor som ett 16 våningshus med övriga lägenheter innebär ett stort tryck på kollektivtrafiken som redan ser en stor påfrestning i Norra Sköndal. I dagens läge får inte alla resenärer plats på hållplatsen. Den ska byggas om men när och hur det kommer se ut i framtiden tas det inte hänsyn till i planen. Dessutom är det stor brist på skolplatser i området. Barn får redan nu åka långt för att det är svårt att få plats för alla. Bygg hellre radhus som passar in i området om det ska byggas något.

Att det byggs plats för butik är bra, men bedömningen av parkeringsplatser känns på tok för få. Det är många som tar bilen dit. Senaste större byggnationen i området (handelsplatsen på andra sidan Tyresövägen) gjordes med studier som sa att trafiken var hanterbar med nuvarande infrastruktur. Varje dag är det kaos kring in och utfart där samt att parkeringen är underdimensionerad. Åk dit och se efter en vardag vid 17-18 snåret. Ta detta i noga beaktning. Parkeringen med cirka 100 platser idag är överdimensionerad, men att reducera detta till 39 är på tok för få. Med tanke på kaoset kring handelsplatsen och de övriga närmare 5000 bostäder som ska byggas i närheten kommer trycket på den här butiken öka, nuvarande kapacitet är behövd. Att nuvarande matbutik försvinner och ska ersättas med en annan kommer inte minska trafiken eller trycket. Det tillförs mer människor i området och det är då viktigt att det finns goda möjligheter att handla, till fots, med cykel samt med bil!

Idag finns det återvinning på parkeringen, var tar denna vägen? Det är den närmaste för alla boende i Norra Sköndal. Att ta bort den är en mycket dålig idé, många är tyvärr dåliga på att återvinna och det måste finnas ordentliga alternativ för området. Idag finns det inget annat inom rimligt gångavstånd för den som bär detta. Att kunna kombinera återvinning med att handla i matbutiken är det många som gör och ett beteende som bör uppmuntras, inte försvåras.

Att området fräschas upp är bra, men att klämma in en massa lägenheter är fel val. Mer fokus på service, matbutiker, restauranger och återvinning är en bättre väg att gå.

Boende 18, dnr 71 och 161

Vi behöver verkligen utsträckt tid för att kunna träffas och samråda för att kunna ge adekvata synpunkter. Under jul- och nyårshelgerna har många varit strängt sysselsatta eller bortresta osv.

Om detaljplaneförslaget genomförs kommer vi om några år färdas nerför Gråhundsvägen och efter passage av radhuslängan Gråhundsvägen 88-98 (med en höjd över gatan på ca 6 meter), 30 meter senare mötas av ett hus i 7 vån!!! och strax därpå ett hus i 8 vån!!! Båda dessa hus har en höjd som är ca 30 meter över gatunivå. I den 90 graders sväng som sen följer kommer ett parkeringshus på 6 vån, sen har vi två hus till vänster och höger på 5 vån dvs ca 26 meter över gatunivå. Därefter kommer man fram till arkitektens ”våta dröm”, punkthuset som kommer att nå upp till över 52 meter över gatan. Vart tog realismen vägen??

Vi har bott i Gråhundens samfällighetsförening i över ett halvt sekel och då kommer detta helt orealistiska förslag som en total överraskning.

Vad beträffar byggnationen av ett parkeringshus som skall tillhandahålla bilparkering för 450 lgh plus parkering för butiksbesökare plus inlastning för en framtida butik på 1500 kvm så har byggandet av p-hus på Skarpnäcksfältet. Inte alls varit någon bra ide. Otaliga inbrott har konstaterats bl.a. för vår dotter (3 ggr på 2 år, sista gången stal dom hela bilen). Ur miljösynpunkt är det inte heller bra med den koncentration av bilar som det innebär. Avstyrks.

Vi förespråkar en byggnation liknande den nuvarande i Gråhunden och Lilla Sköndal dvs radhus med parkering i garage eller på egna tomten.

Dock måste sophanteringen lösas på ett bra sätt. Den lösning som vi har i Gråhunden och alla andra samfälligheter i Norra Sköndal med separata sopkärl för matavfall och hushållssopor är den överlägset bästa då man slipper sopbilar som kör runt i området och hämtar vid varje hus. Den återvinningsanläggning som nu finns på Hemköps parkering är också mycket frekventerad och måste finnas kvar.

Ju närmare den befintliga byggnationen i Gråhunden desto lägre måste nybyggnationen vara för att åstadkomma en mjuk övergång. Om en byggnation av flerfamiljshus ändå blir slutliga valet så skall den åtminstone inte någonstans överstiga 4 våningar.

Avståndet från husen i ert förslag och Gråhundens första radhuslänga i (kv B) är endast 30 meter. Därför skall husnivån stanna på 2 vån över mark.

En viktig punkt att tänka på är att det finns ett befintligt skyddsrum i hörnet på kv B (mot vändplan på Pudelgränd). Det måste räddas.

Ovanstående realistiska förslag torde förbättra miljöaspekterna avsevärt med hänsyn till att det innebär väsentligt färre bilar mm. Vi anser även att det borde utredas om parkering kan anordnas under husen som i kv Stigspaken istället för ett gemensamt P-hus som torde dra till sig inbrott i bilar och butik mm.

Utmed Tyresövägen mot vårt område (norra sidan) måste bullervallar uppföras. Det ser man lätt om man studerar Swecos utredning där vår första radhuslänga Ghv 88-98 har markerats med gul färg.

Boende 19, Pudelgränd 34, dnr 73

Enligt planförslaget så vill man skapa en gemensam sammankoppling mellan Norra Sköndal och Skarpnäck genom att uppföra en bebyggelse bestående av höghus med 450 bostäder på en ganska liten yta. Känns som en modern tappning av ett miljonsporgama getto. Denna typ av bebyggelse passar inte in i den befintliga miljön som i dag består av radhus närmast den tilltänkta exploateringen. Om man nu vill skapa en stads känsla vid infarten till Skarpnäck skapa då en mer stadslik bebyggelse i industriområdet närmast Flygledargatans södra sida som dessutom ligger i Skarpnäck.

Då stadsarkitekterna verka ha en förkärlek att i alla nya kvarter och område skall det upprättas ett landmärke i form av ett extra högt höghus så kan de väl göra det men då i Skarpnäck. Om detta hus nu skall vara ett landmärke för södra infarten till Skarpnäck kan den placeras i kv. Skevrodret som dessutom ligger i stadsdelen Skarpnäck. Eller riva de gamla låga industrifastigheterna på södra sidan av Flygledargatan för placering av landmärket samt Hemköp. På så sätt skapar man ju en entré till infarten på södra Skarpnäck i rätt stadsdel. Norra Sköndal tillhör stadsdelen Farsta och vi på västrasidan av Gamla Tyresövägen har inte fått ta del av dessa planer och information från Farsta stadsdelsförvaltning då dessa drivits på från Skarpnäcksidan, vilket kan tyckas vara en total lokalpolitisk nonchalans mot sina medborgare i Farsta och i synnerhet boende i Norra Sköndal.

Att över huvud taget bygga höghus i den omfattningen enligt förslaget till Drevern1 m.fl. som man planerat med 6-16 våningar känns absurt då den befintliga bebyggelsen från 60-70 talet består av egnahem i form av rad- och atriumhus. Den nya bebyggelsen bör vara av samma karaktär fast i en modern tappning med kanske fler upplåtelseformer, en blandning av stadsradhus i Drevern 1, 2 och i Dvärgspetsen samt eventuellt flerfamiljshus på maximalt 4 våningar längs Gamla Tyresövägen och Tyresövägen.

Vi ser även med viss oro över det låga p-talet som om finns i planförslaget. Att staden har en viss förkärlek för att minska p-talen i nya områden råder det inget tvivel om, dessvärre är det oftast ptalet satt allt för lågt ju länge ut från centrala staden man kommer. Då det med största sannolikhet kommer att vara minst 150-200 stycken fler bilar än stadens satta p-tal för området. Detta föranleder till ett parkeringskaos på närliggande gator samt på samfälligheternas mark i hela Norra Sköndal, Skarpnäck och Lilla Sköndal., en sådan utveckling vill vi inte ha.

Vi tycker att förslaget på detaljplanen skall göras om helt och hållet med inriktning på en lägre bebyggelse på 150-200 bostäder som bättre harmoniserar med befintlig bebyggelse av rad- och atriumhus.

Boende 20, dnr 77, 141 och 156

Jag ställer mig bakom punkterna nedan, gällande den planerade byggnationen i Norra Sköndal.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett

antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade

utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 21, dnr 82

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Det räcker med bottennappet vid Willys och Systembolaget!!

Boende 22, dnr 78

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om

maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och

långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 23, dnr 79

Som boende i närområdet ber jag er att läsa detta och faktiskt ta hänsyn till de synpunkter som vi som bor här har.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området

under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandårskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 24, dnr 80 och 133

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler

skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar?

Boende 25, dnr 81

Vi har synpunkter på det byggnadsprojekt som planeras nära inpå vårt befintliga radhusområde av flera olika skäl.

De hus som planeras med 5-16 våningar passar illa in bredvid vårt radhusområde, det borde planeras för liknande byggnation med radhus alternativt lägre byggnader med 2-3 våningar.

Vi bor bredvid en lugn återvändsgata, Pudelgränd, med lite trafik. Enligt planerna blir Pudelgränd en genomfartsgata med mycket trafik, lämpligt är att ha kvar den som återvändsgränd.

Den planerade förskolan bör byggas närmare Gråhundsvägen så att hämtning/lämning kan ske via den gatan. Det bör även finnas kvar en gångväg på plats där förskolan nu planeras då det är gångvägen till bussarna vid hållplats Norra Sköndal för alla oss som bor på Pudelgränd.

De allmänna kommunikationerna är idag hårt belastade och bussarna är ofta fulla då de lämnar hållplats Norra Sköndal i rusningstrafik. Detta bör beaktas då det planeras för nybyggnation av flera hundra nya bostäder.

Skolorna i Sköndal är överfulla och det har på Sandåkraskolan satts upp flera paviljonger för att alla elever ska få plats. Det bör därför planeras för fler skolor innan nybyggnation sker.

Vi har idag en återvinningsstation vid parkeringen till Hemköp och denna är flitig använd av alla boende i Norra Sköndal. En dylik station för återvinning måste finnas intill vårt radhusområde.

Vi har idag ett skyddsrum med plats för 233 personer i Hemköpshuset och detta bör ersättas med annan plats nära vårt område.

Vi befarar en mycket störande miljö under en lång byggnadsperiod med t.ex. sprängningar, byggtrafik och buller. Genom att minska på antalet bostäder och bygga radhus alternativt 2-3 våningshus skulle byggnadsperioden bli kortare och därmed minska obehaget för alla boende i vårt radhusområde.

Antalet planerade parkeringsplatser för det nya området är för få och räcker inte till för alla boende.

Boende 26, dnr 83

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rymmer illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 27, dnr 89

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra

Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed

behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 28, dnr 90

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata.

Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 29, dnr 91

Vi är nyinflyttade och har först nyligen förstått att det pågår planer på en omfattande bebyggelse i närområdet. Vi valde vårt boende mycket pga läget och den lugna miljön. Vi har reagerat på flera saker i planförslaget som vi vill förmedla.

Enligt den information vi har tagit del av planeras för mycket höga fastigheter, varav en byggnad planeras bli 16 våningar hög. Vi ställer oss mycket tveksamma till detta, då det är mycket ingripande i den befintliga stadsmiljön som idag består av låga byggnader/radhus. Det bryter av helt mot den befintliga karaktären i området. Det går inte att bygga så höga hus och samtidigt visa respekt för dem som bor där sedan innan. Det rimliga hade varit att planera för hus med några våningar i nära anslutning till radhusområdet. Det är helt enkelt obegripligt och omotiverat att bygga ett så högt hus så långt från en stadskärna. Gör det inte!

Det högsta huset påverkar solinstrålningen till ett antal fastigheter, där flera har byggt och flera är på gång att bygga solpaneler på taken (vi är en av dem). Även de lägre husen enligt plan kommer att begränsa soltillgången på de fastigheter som ligger närmast.

Vi har garage på Gråhundsvägen och vi har ingen annan väg ut från området än vägen förbi nuvarande Hemköp. Det finns en stor oro för att trafiksituationen under den långa byggtiden kommer att komplicera vardagslivet för oss och de många andra som är beroende av att använda vägen. Vi tycker oss inte se någon genomtänkt planering av hur det kommer att gå till. Dessutom kommer den väldigt stora ökningen av befolkning i området att leda till att parkeringssituationen drastiskt försämras för boende och gäster.

Vi hittar ingen information om vilken typ av boende som planeras, hyresrätter eller bostadsrätter eller både och. Det är viktigt att ta hänsyn till de sociala konsekvenserna av olika boendetyper i planeringen av ett nytt bostadsområde. Om det handlar om 450 hyreslägenheter blir det alldeles för ensidigt i relation till vad som är bra för den sociala strukturen i området, det behövs en blandning. Detta har ni säkert redan tagit i beaktande men vi vill poängtera att det är viktigt, inte minst då Skarpnäck brottas med en del sociala problem.

I den existerande planen ser återvinningsanläggningen ut att försvinna. Denna används nu flitigt både av de boende i hela området samt av många som passar på att slänga skräp när de handlar på Hemköp. En fungerande, rejäl och lättillgänglig återvinningsanläggning behöver prioriteras och planeras in i projektet.

Boende 30, dnr 98 och 143

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodet skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande

boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Saknar i analys och förarbeten hur denna planerade byggnation i närhet till radhusområde fungerar i relation till Högsta domstolens beslut om att om planbeskrivningen visar lägre hus ex radhus/villor så får det inte byggas på höjden på "det räcker inte att titta på detaljplaner utan man måste även utgå från den planbeskrivning som finns" (HD p266-22). [Högsta domstolen - Avgörandedokument - HD, dom.docx](#). I norra Sköndal är den beskriven för radhus.

Se bifogad artikel i Svenska Dagbladet om att Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus.

ARTIKEL: "*Högsta domstolen stoppar två familjshus*"

Ett nödrop om för stora bostadsprojekt i villaområden får gehör. Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus.

Det är heta känslor i storstädernas villaområden när byggbolag köper upp tomter och förtätar med ny bebyggelse. Det gäller inte minst i Stortorp, Huddinge, där villatomter skulle bebyggas med "tvåbostadshus" – alltså småhus för två familjer med varsin lägenhet i stället för vanliga enfamiljsvillor. Kommunen sa nej, men hos både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen blev det ja till bygglov, vilket lett till en lång rättsprocess som nyligen avgjordes i Högsta domstolen.

Enligt Huddinge har redan Attefallslagstiftningen "omkullkastat samhällsplaneringen" så att kommunen inte längre kan styra var i kommunen det byggs, något som fått "stor negativ inverkan på infrastruktur". Att i det läget även behöva ge bygglov för tvåbostadshus på tomter för enfamiljshus, skulle urholka kommunens plan-monopol ännu mer, resonerade byggnadsnämnden. Byggbolaget som ville uppföra tre hus på tre villatomter med totalt sex lägenheter och tre källarplan, har stått på sig med hänvisning till att detaljplanen tillåter "BFII" – fristående bostadshus i två våningar. "Hela huset försörjs av samma tekniska

system och hela huset uppförs samtidigt och består endast av en husdel”, förklarar bolaget, som heller inte ser att detaljplanen begränsar antalet lägenheter i sådana hus.

Men nu klargör HD att det inte räcker med att bara titta på detaljplanen, utan att man också måste läsa den planbeskrivning som utarbetades och ursprungligen låg till grund för kommunalfullmäktiges beslut att anta planen 1968. I det aktuella fallet kan man då läsa att planen i Stortorp syftade till ”bevarande av villastadskaraktären” och ”komplettering med friliggande enfamiljshus.” I Huddinge är Morgan Randall Svahn chef för bygglovsavdelningen. Han gläds över att HD nu gör det lättare för byggnadsnämnder och domstolar landet runt att tolka detaljplanerna. – De oklarheter som kan finnas hade i förlängningen kanske annars öppnat också för flerbostadshus i många villaområden. För just villaområden nämns ibland ”fristående bostadshus” synonymt med ”egna hem” och ”villor” utan att definitionerna är tydliga. Det är inte reglerat i lag, men enligt myndighetspraxis kan fristående hus vara såväl enbostadshus som tvåbostadshus, något som både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen hade tagit fasta på när de sa ja till bygglov i Huddingefallet.

Högre instans, inklusive HD, gör dock klart att när planbeskrivningen talar om enbostadshus ska fristående hus i detaljplanen inte tolkas som att det också går att bygga tvåbostadshus. Även om den aktuella HD-domen ger auktoritet åt kommunernas detaljplanering, kvarstår att Attefallsreglerna ger många undantag. En annan HD-dom visade i fjol att den som vill bygga ett tvåbostadshus, kan göra det genom att söka bygglov för ett enbostadshus. När det väl står klart, hindrar inte lagen att huset delas upp i två separata lägenheter, och därtill kan man även få bygga en tredje lägenhet i form av separat Attefallshus på villatomten. – Det mest betydelsefulla med den nya HD-domen är att vikten av planbeskrivningen som underlag höjs för att kunna göra en rättvis och bra tolkning av vad som kan byggas i ett område, säger Morgan Randall Svahn.

Boende 31, dnr 107

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär

av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och

långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 32, dnr 92

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan"

försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget (”berg i dagen”) kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 33, dnr 93

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler

skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 34, dnr 97

Vi är chockade över era planer gällande byggnationen av de nya husen som ni planerar att bygga precis granne till vårt hus. Vi blir direkt berörda av ert bygge och vill att ni tar med våra synpunkter när ni fortskrider med era byggplaner. Att ytan som ni tänker bebygga får sig en upplyft genom ny modern byggnation har vi inte något problem med men storleken av bygget känns överdimensionerat till denna yta.

Det hade känts mer rimligt att byggnaderna hade varit låga som en övergång mot byggnationen som planeras på andra sidan gamla Tyresövägen. Kanske max trevåningshus eller stadsradhus hade passat in bättre än 5-6våningshus och ett 16våningshus. Det är många saker som får stora konsekvenser av er plan av bygget där det blir många människor på liten yta som ska leva harmoniskt tillsammans när det gäller biltrafik, parkering, sophantering, övriga kommunikationer, slitage på våran samfällighets områden mm.

Huset med 16 våningar känns bara helt malplacerat att ligga intill ett radhusområde. Den höjden på hus hade känts mer rimlig i ett höghusområde eller i anslutning till ett större centrum nära tunnelbanan eller dylikt. Inte nästgårds till människors radhustomter där deras barn brukar springa runt nakna och bada i sin lilla barnpool om somrarna. Det känns otryggt att ha känslan av att vara bevakad hela tiden av att människor har lägenheter med fönster och balkonger som då tittar rakt ner på ens tomt.

En stor fråga som jag inte ser att ni har tänkt på är skolplatser till de barn som redan idag står utan skolplats till sin skolpliktsskola i området. Med detta bygge kommer det såklart att flytta in ännu fler barn i närområdet som då också kommer stå utan skolplats. Det vore klokt att lösa den frågan först innan ni bygger fler bostäder. Vi är nämligen en av de familjer som är drabbade av detta. Det slutade med att vår dotter fick vänta 6 månader på att få en skolplats inom stadsdelen från dess att vi flyttade till Norra Sköndal. Hon fick tillslut plats i Gubbängskolan som ligger ca 3 km bort från vårt hus och innan den platsen var klar fick hon gå kvar i sin tidigare skola i Täby. Vi fick alltså skjutsa henne varje dag genom hela stan till och från Täby i ett halvår innan skolplats var löst för henne inom stadsdelen! Är det rimligt att tänka att de barn som ska flytta in i de nybyggda husen också ska ha det så?!

Vi har tagit del av många kloka tankar av våra grannar som vi också står bakom. Jag vet att våra grannar har delgivit er dessa synpunkter men vi vill en än gång lyfta fram dessa punkter så att ni kan ta hänsyn till dem då planeringen av ert nybygge fortskrider. Nedan listas därför dessa punkter som vi också står bakom.

Den nya detaljplanen skulle, om den går igenom, innebära cirka 450 bostäder förutom de drygt 500 som redan är beslutade i närområdet, t.ex. vid gamla Tyresövägen. Cirka 1000 nya bostäder innebär en enorm förtätning av området.

Bland annat har man planerat att bygga ett 16 våningars höghus som granne till radhusen i Norra Sköndal. Hur tänkte man här? Totalt utan pietet och känsla för området förutom de olägenheter det innebär för näromgivningen med skugga. Av allt i förslaget till detaljplan är detta det mest horribla.

Alla de nya husen får en omedelbar närhet till motorvägen till Tyresö. Att bygga en bullervall skulle bara marginellt minska bullret och trafikstörningarna. I Trafikutredningen står det att ”Lastbilar bör köra in via Vinthundsvägen och Pudelgränd i norr för att ankomma på rätt sida av Flygledargatan”. Detta innebär en ökad mängd lastbilar på dessa gator med risk för olyckor.

Förslaget innebär att Träffstugan för funktionshindrade får flytta från sina nuvarande lokaler i Hemköpshuset. Har man planerat för alternativ till dem? Detta är verkligen en bedrövlig negativ konsekvens av planförslaget.

Under Hemköp finns det tydligen ett stort skyddsrum, vilket ingen informerat om till oss och andra tidigare. Själva har vi bott här sedan 1984. Hur har man planerat för att ersätta det? Inte minst med tanke på vad som händer i vår omvärld har det blivit högaktuellt att se till att det finns tillräckligt många skyddsrum och att de är funktionella.

Vi har redan sett en olidlig trafiksituation i Södra Sköndal vid det nya handelsområdet där; något som de närboende varnade för redan innan den nya bebyggelsen. I efterhand har politiker erkänt att det inte blev bra men det hjälper ju vare sig de som handlar där eller de som bor närmast. Ska detta behöva upprepa sig i Norra Sköndal? Politikerna anser att många fler ska cykla och åka kommunalt vilket inte kommer att hända. Folk har ett behov av att ha bil, då det inte alltid fungerar med kollektivtrafik eller cykel. Det planeras alldeles för få parkeringsplatser, både för de som kommer att bo där som för de som ska handla på ”det nya Hemköp”. Hemköp har nu ca 100 platser för bilar och man räknar med 39 platser i den nya detaljplanen. Detta kommer inte att räcka och accentuerar vår oro att det blir vild parkering på samfällighetens område. Vi har redan problem med att t.ex. Skarpnäckbor tycker att det är smidigt att ställa sina fordon på vår samfällighetsmark. Med många nya bostäder och bilar skulle denna risk öka markant. Vad gäller sportfältet i Skarpnäck är det mer troligt att barn i Norra och Södra Sköndal kommer att fortsätta som nu att använda fotbollsplanen vid Sandåkraskolan och vara med i Sköndals IK.

Även om den nya matvarubutiken byggs innan den gamla rivs så är det i nuvarande läge inte säkert att det ens blir Hemköp och man får dessutom ett intryck att den blir mindre än den nuvarande, oavsett vem som driver den. Risken är att man istället för att gå till affären tar bil till en mer avlägsen affär.

Vi har en återvinningsstation vid nuvarande Hemköp som flitigt används av boende i både Norra Sköndal och Skarpnäck och som kommer att försvinna. Detta kommer att försvåra våra möjligheter att återvinna och blir det för långt till andra återvinningsstationer

hindrar det miljöarbetet och risken är att osorterade sopor slängs på fel ställe.

Att i detaljplanen skryta med att man bevarar två ekar är inte så imponerande eftersom den totala grönytan blir väsentligt mindre vid ny bebyggelse.

Vi är också oroliga för det ökade tryck som 1000 nya bostäder skulle innebära för parken ”Skallet”. Den är inte dimensionerad för det och det blir större risk för att den lugna parken bland bostäderna i Norra Sköndal drabbas av slitage på gräsytor och grönska. Detta accentueras av att den nya förskolan bara får en egen, liten och ljudstörd gård utan man räknar med att barnen ska vara i Skallet.

Vidare undrar vi hur man tänker runt skolsituationen med 1000 nya bostäder och många familjer med barn i skolåldern? En förskola planeras men var ska barnen gå när de börjar i förskoleklass/ skola? Sandåkraskolan och Sköndalsskolan är redan mer än fullbelagda så barnen undervisas i baracker eller tvingas att resa till en skola utanför närområdet. Vår erfarenhet är att politikerna konstant ligger efter när det gäller att planera så att kapaciteten är anpassad efter behovet av skolor. Vi har hört att det ska byggas en helt ny skola men finns den på plats när de nya husen gör det?

Vi citerar ur detaljplaneförslaget: ”Den nya bebyggelsen gestaltas med ambitionen om att bidra med ett arkitektoniskt tillskott i stadsbilden. Den arkitektoniska idén bygger på ett medvetet förhållningssätt till omgivande bebyggelse i övergången mellan Skarpnäcksstaden och Norra Sköndals radhusbebyggelse. Förslagets anpassning till kulturmiljön har främst tagit utgångspunkt i byggnadsordningens vägledning för tät stadsenkav. Karaktäristiska kännetecken från Skarpnäcksstadens bebyggelse har därför getts särskild tyngd i det arkitektoniska uttrycket.” De orden saknar verklighetsförankring. Hus på mellan fyra till sexton våningar bidrar bara negativt till miljön i Norra Sköndal med sin radhusbebyggelse. Hela Norra Sköndal byggdes 1969–70 för att vara enhetligt med låg bebyggelse med omgivande bevarad natur. Vi förstår helt enkelt inte vad som menas med bland annat orden ”anpassning till kulturmiljön” när den föreslagna detaljplanen bryter helt mot detta. Om man ska bygga något nytt, varför inte bygga stadsradhus i tegel i samma stil som vid Gamla Tyresövägen?

Politikerna har tydligen en vision om att knyta ihop Norra Sköndal med Skarpnäck och att det ska finnas ”siktlinjer”. För att vara ärlig, det är nog få i Norra Sköndal som har känt det behovet, inte minst som det är en hel del kriminalitet i Skarpnäck med skjutningar och polishelikoptrar som hovrar ovanför. Vi citerar vidare ur detaljplanen: ”Den förändrade gatustrukturen bidrar till att länka samman de två grönområdena Skallet och Skevrodrets skog. Ny bebyggelse längs Gamla Tyresövägen, i synnerhet höghuset,

kommer att bidra till en förändrad siluett och tydliggöra entrén till Skarpnäck söderifrån”. Ovanstående rader är bara en konstruerad förklaring för att bygga för högt och för tätt av ekonomiska skäl. Detta är mer att se som floskler än förankrade i vad boende i Norra Sköndal tycker. Det som ligger bakom är mer att bygga så många bostäder som möjligt på en mycket begränsad yta utan tanke på konsekvenserna för befintlig bebyggelse men också för de som ska bo i de nya husen.

Vi har ovan räknat upp många negativa anledningar att inte gå vidare med denna detaljplan och ett antal utredningar har gjorts där även staden medger nackdelar men trots detta önskar genomdriva detaljplanen. Vi hoppas att ni tar till er av vår oro och omsorg att bevara ett fungerande bostadsområde som många valt för att ha en fin boendemiljö för alla åldrar.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger föreslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra

Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed

behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 35, dnr 100

Synpunkter på planerat område

Denna detaljplanering baseras sig på beslut i

Stadsbyggnadsnämnden 2017-12-14 och som har som Start PM

tjänsteutlåtande Dnr 2017-01740 där ungefärligt planområdet definieras på flygfoto inom röd figursidan 3.

Det detaljplaneförslag som nu tagits fram sträcker sig väster om kvarteret Drevern 1 och då upp till tomtgränsen för Gråhunden 2 och uppför Gråhundsvägen till nr 110.

Vi anser att området väster om en linje, från Pudelgränd via gångvägen till Gråhundsvägen längs kvarteret Drevern 1, som ligger utanför det område som beslutas ovan som tagits i stadsbyggnadsnämnden och då inte är med i beslutet skall tas bort från detaljplanen och förbli som det är för närvarande.

Generella synpunkter på samrådsförslaget

Området i Norra Sköndal som förslaget till detaljplan avser ligger helt i Farsta Stadsdelsområde. Gränsen mellan områdena går öster om Gamla Tyresövägen och öster om transformatorstationen (se utlåtande 2006: RII Dnr 029-420/2006). Att benämna förslaget som entré till Skarpnäck blir då felaktigt och borde vara entré till Norra Sköndal. Entrén till Skarpnäck upplevs att ligga på Flygledargatan öster om Östra Skarpnäcksavfarten där tex orienteringstavlan för Skarpnäck sitter.

De nya husens höjd och utformning smälter inte samman med det lågmälda intryck som det gulklassade området Norra Sköndal har. Området är ett förstadsområde med radhus och skall då inte ha gator med urban karaktär. Området blir alltför hårdexploaterat med trånga gator och stora jättekvarter. Det upplevs i fasadelevationerna på avstånd som en stor koloss och skymmer hela siktfältet uppifrån kvarteret Gråhunden.

I Start PM Dnr 2017-01740 för detaljpaneläggningen av området talas om totalt 350 – 450 bostäder i planområdet. I detaljplanen för Skevrodret finns nu ca 475 bostäder. Med det nu planerade ytterligare 450 bostäder i samrådsförslaget, blir området alltför hårdexploaterat.

Den föreslagna utbyggnaden av Norra Sköndal tillför inga fördelar för området. Den huvudsakliga kollektivtrafiken sker via Norra Sköndals busshållplatser och servisen i form av läkare, apotek och skolor finns i Sköndal. Service kommer inte att utvecklas, trafiken kommer att öka och tryggheten riskerar att minska.

Enligt förslaget till detaljplan avses att ”Parken Skallet bättre synliggörs från andra sidan Gamla Tyresövägen”. Det finns inget mervärde i detta då denna siktlinje redan finns.

Vi vill inte ha urban karaktär på gatorna i området. Vi bor i ett förstadsområde som är gulklassat.

Trafiksituationen och Trafikbuller

Samtidigt som området förslaget omfattar 450 bostäder tillkommer 475 bostäder i Skevrodret och ytterligare 1490 bostäder, totalt 2415 bostäder i samband med övrig planläggning på Skarpnäcksfältet som alla har huvudutfart via korsningen Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Denna korsning är huvudstråk för dagens trafik in till Skarpnäcksfältet och är redan idag hårt belastat speciellt i rusningstider. Korsningen trafikeras i rusningstid även av arbetspendlare till och från Skarpnäcks industriområde, samtidigt som, när morgontrafiken står still på Nynäsvägen in till staden, så tar många utifrån genvägen via Gamla Tyresövägen. Vid vissa tider på dygnet kan det redan idag vara svårt att komma ut i denna korsning vid lämna företrädet.

Samma svårigheter med trafiken får inte upprepas här som vid stormarknaden med Willys mm på Sköndalsvägen.

I Trafik- och bullerutredningen utgår man från 8000 fordon/dygn på Gamla Tyresövägen. Detta låter alldeles för litet då trafikflödeskartan för 2014 på Stockholms miljöbarometer <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/> visar 9100 fordon årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD) söder om Flygledargatan.

Utredningens Trafikutredning tar ingen hänsyn till trafiksituationen på Gamla Tyresövägen eller Flygledargatan öster om korsningen eller i korsningen i sina beräkningar.

En ny Trafik och bullerutredning samt en ny Trafikutredning för trafiken på Gamla Tyresövägen och på Flygledargatan som tar hänsyn till både den befintliga trafiken och den tillkommande trafiken från alla planerade bostäderna i området måste göras innan exploateringsnivån bestäms.

Innan någon utbyggnad sker måste kollektivtrafiken i området utökas. Det är för långt till T-banan vilket gör att belastningen på nuvarande bussnätet inte håller för mer resande.

Med den ombyggda busshållplatsen på Gamla Tyresövägen i planen för Skevrodret kan inte en buss som står på hållplatsläget passeras. Detta kommer att orsaka kö som blockerar den planerade rondellen vid korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan.

Hushöjder

Höjderna på byggnaderna i detaljplaneförslaget är planerade till 5 - 6 våningar med ett höghus på 16 våningar vid korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan. Husen är planerade i täta kvarter och bildar en tät front nära radhusen i Norra Sköndal. Fasaderna som vetter mot radhusområdet är försedda med balkonger. Husen närmast radhusen är ca 20 m högre än radhusen.

Det blir mycket störande med ett 16 våningars hus i vårt område. Att höjden på höghuset på något sätt ska hänga samman med de på Skarpnäcksfältet har ingen mening. Detta höga hus passar inte in i den småskaliga miljön i Norra Sköndal.

Höjden på husen som gränsar mot radhusområdet måste begränsas betydligt i höjd, och alla med platta tak för att inte ge ett störande intryck och tillåta solen nå husen och trädgårdarna hela dagen.

Vad gäller kvarteret B så kommer detta att skymma hela den fria sikten öster ut för radhusen med den planerade höjden. Husen längs Gråhundvägen blir till exempel ca 20 m högre än närmaste radhus i kv Gråhunden. Solstudien tittar bar på förhållandena från kl 9 00 på förmiddagen då solen står i SV. Skuggningen kommer i att upplevas mycket större då solen på sommaren står i nordost och ost och skiner in i radhusen och på gårdar i öst.

Höjderna på byggnader i området måste begränsas så att fri sikt fortfarande finns från radhusen i området och att det inte blir insyn i hus och trädgårdar som påverkar de boendes integritet. Vi som bor i ett av de närmaste radhusen kommer att få full insyn från fönster och balkongerna i kvarter B.

Gråhundsvägens ombyggnad mellan nr 82 och nr 110

Gråhundsvägens södra del är en återvändsgata som betjänar som enda infart till kvarteren Gråhunden och Lapphunden med 104 fastigheter. I förslaget till detaljplan skall Gråhundsvägen dras om så att sydöstra del rätas mot Tyresövägen och ges en 90 graders kurva i stället för dagens böj. Samtidigt skall körbanan smalas av, gångbanan breddas och en cykelbana tillkomma utefter denna del.

Gråhundvägen är huvudsaklig infart för räddningsfordon till de 104 fastigheterna i området. Till Gråhunden går det idag att åka in via Pudelgränds vändplan och GC-vägen upp förbi Drevern 1 vilket kommer att omöjliggöras med den nya planerade dragningen med trappa för GC-vägen.

Byggtiden

Gråhundsvägen måste hållas framkomlig hela byggtiden då den är enda infart till kv Gråhunden och kv Lapphunden enligt ovan särskilt med tanke på räddningsfordon.

Ny 90° sväng

Ersättning av nuvarande krökning med en 90° böj kommer att försvåra in och utfart då man blir tvungen att sakta in innan man svänger 90° för att se efter trafik från motsatt håll. Vid färd uppåt blir det från 90° svängen en stigning på 6,2 m. När det är halt kan det var svårt att åka upp om man när man inte kan ta hela böjen från

nuvarande övergångsställe utan att stanna på grund av vägens lutning.

Vägbredd

I planförslaget är Gråhundvägen avsmalnad till 5,5m och försedd med GC-väg på 4m.

Gråhundsvägens bredd är idag ca 6 m. Vi anser att det inte är möjligt att ha en smalare körbana än idag. Det är redan idag svårt att mötas vintertid med snövallen på den södra sidan. Det finns på långa sträckor med dåligt med plats för snön utanför körbanan på grund av vallen mot motorvägen. Snön plogas mot vallen men kommer då att ta stället plats i körbanan som smalas av. Att göra körbanan smalare försvårar även möte i backen med större fordon som sophämningsfordon och varutransportbilar.

Cykelbana längs Gråhundsvägens trottoar

En cykelbana på 2,2 planeras utefter Gråhundens nedre del nedanför Ghv 110.

Cyklister som cyklar mot öster kör idag på motsatta sida till Gråhundens utfarter. Eftersom det är utförsbacke kan det gå med ganska hög hastighet. Om dessa skall åka på samma sida som utfarten från garagen för Ghv 88 - 110 kommer det att kunna uppstå mycket farliga situationer då man skall köra ut från garagen. Det är många gånger dålig sikt när det parkeras skåpbilar på samfällighetens gästplatser.

Att anlägga en cykelbana utmed nuvarande gångbanan finns inte plats för utan att inkräkta på vallen mot motorvägen.

Gångbanan är idag 1,35 m. I sektion 9H, sid 43 i planbeskrivningen, för Gråhundsvägen beräknas gångbanan till 1,8 m och cykelbanan 2,2. Körbanan måste då förflyttas 1,65 m söderut relativt dagens läge. Där cykelbanan börjar uppstår en förskjutning av gatan vilket kommer att försvåra möten och utfarten från garagen till Ghv 88 – 122.

Vi anser att med den lilla cykeltrafik som idag åker Gråhundsvägen så kan man fortsatt ha blandtrafik som andra förortsgator.

Slänten mot motorvägen

Den totala bredden i detaljplanens bild 9H är 10,8 m från vallen till Gråhunden 2:s tomtgräns. Idag är det 7,35 m, dvs man måste skära in 3,5 m i vallen för att få plats. Släntens lutning upplevs idag inte så flack som den är ritat på skissen detaljplanen och kommer att bli mycket skarp. Nuvarande växtlighet med bland annat ett äppelträd kommer att tas bort och det blir svårare att få plats med snö. Träden ger en viss avskärmning från motorvägen.

Jag anser att sektionen H-H på Gråhundvägen inte är korrekt ritat. Enligt Trafikverkets Plankarta norra busshållplatsen, 2020-12-18, ligger körbanan +37 och avståndet till Gråhundvägen är endast 16 m. Det är större lutning på slänten än vad förslaget till detaljplanen anger. Inom detta område planerar Trafikverket att anlägga bullerskydd i sin nya plan.

Parkeringsgaraget

Utformningen av parkeringsgaraget framgår inte av illustrationerna i samrådshandlingarna. Garaget får inte bli så förfulande som de som finns i Skarpnäck.

Gångvägen som planeras parallellt med motorvägen bredvid garaget måste också utföras så det blir en trygg plats.

Infarten till det planerade parkeringsgaraget i kvarteret C ligger illa till vid 90 graderssvängen av Gråhundsvägen. Vid infarten för distributionsbilar planeras Gråhundvägen till 5,5m. Detta blir mycket smalt om man möter en utkörande större distributionsbil. Det kan även här uppstå farliga situationer då man kommer neråt och stora fordon kör ut.

Gång och cykelväg från kvarteret Gråhunden till Pudelgränds vändplan

I planbeskrivningen av står att denna gång och cykelväg anlades 1996. Detta är inte korrekt då den finns på vissa av ritningarna för kv Gråhunden från 1968.

Den omläggning som föreslås i stället för nuvarande backe kommer att försvåra att ta sig ner mot Flygledargatan uppifrån området. Många som har ärende ner mot Hemköp och Skarpnäck går eller cyklar tar denna väg. Att avsluta gångvägen med trappa som måste vinterunderhållas och vända cykelvägen västerut blir mycket negativt.

Vi anser att denna gångväg skall behållas i sin nuvarande form.

Planen anger inte heller hur cykelparkering skall anordnas vid förskolan.

Återvinningsstation på Hemköps parkering

På Hemköps parkering har idag FTI en stor förpackningsåtervinnig. Den utnyttjas av Norra Sköndal, Lilla Sköndal, delar av södra Sköndal och delar av Skarpnäck. Närmaste andra återvinningsstationer ligger långt bort, ca 1 km fågelvägen, dels på andra sidan Skarpnäck, på Tåtorpsvägen, och i Sköndal på Perstorpsvägen 74 eller Listuddens koloniområde. Denna server både Skarpnäck och Norra Sköndal och de som kommer till affären med bil.

I planebeskrivningen under avsnittet teknisk försörjning anges att det skall finnas miljörum i samtliga kvarter. Dessa är inte åtkomliga för icke boende i kvarteret.

Vi anser att det i planen skall göras plats för en allmän återvinningsstation som är åtkomlig för all och även med bil. Det är då viktigt att det i planen finns plats för en allmän återvinningsstation för vårt område i framtiden.

Parkering

Parkeringstalet för området är satt mycket lågt med 225 platser för 451 lägenheter. De 39 platserna för butiken kan man i detta fall inte räkna med. De få platserna kommer bara att leda till att många parkerar på omkringliggande gatunät. Man har inte heller tagit hänsyn till den kommande gatuparkeringen från det nya kvarteret Skevrodret med 475 bostäder på andra sidan Gamla Tyresövägen. Eftersom graden av affärer och service i närområdet är mycket lågt innebär detta att man måste ta sig till med bil till sådan service som stormarknader, byggvaruhus, järn och färgaffärer varför många kommer att ha bil.

Gatorna Gråhundsvägen och Pudelgränd i området är så smala att dessa inte tillåter möte vid parkerade fordon en bara på ena sidan varför mycket större antal parkeringsplatser måste anordnas inom kvarteret Drevern. Vi önskar inte heller tjuvparkering på våra besöksparkeringar inom samfällighetens fastighet.

Skyddsrum

I kvarteret Drevern 1 finns anordnat skyddsrum för minst 200 personer. Krav för att vidmakthålla dessa och utöka med avseende på utökat antal personer finns inte i planen.

Vi anser att skyddsrum fortfarande skall anordnas och då för utökat antalpersoner med avseende på den nya bebyggelsen.

Boende 36, dnr 101

Bakgrund

Staden har sedan länge haft ett intresse av att skapa en bebyggelse som knyter ihop Farsta Sköndal och Bagarmossen Skarpnäck. Detta resulterade i ett förslag för bebyggelse av B-S stadsdelen och senare en detaljplan för kvarteret Skevrodret inom stadsdelen. Boende i Skarpnäck informerades vederbörligt och samråd hölls. Förslaget inkluderade samtidigt en preliminär plan för bebyggelse på västra sidan av gamla Tyresövägen där gränsen går mellan stadsdelarna. När planen för B-S stadsdelen klubbades omfattades då också den del som utgör grunden för Genova projektet. Vi boende i Norra Sköndal fick aldrig någon information och blev inte inbjudna till samråd. Staden tog av någon oförklarig anledning ändå beslut att

fortsätta förbereda skapandet av den nya bebyggelsen tillsammans med Genova. Vi boende i Norra Sköndal var ovetande om vad som då pågick och fick därmed inte möjlighet att framföra våra synpunkter.

Staden utarbetar tillsammans med Genova ett planförslag

Förslaget till som planen baseras på är stort identiskt med av den tilltänkta byggherren Genovas förslag till exploatering av området och som presenterats i avtalet mellan Staden och Genova 2017. Staden har inte tillfört några större förändringar/invändningar i detsamma vilket betyder att det i princip är byggherrens originalförslag som gäller. Därför krävs idag i samråd med de boende för ändringar/tillägg till densamma.

Planen tar inte upp behov av skyddsrum. Upp till 4000 personer berörs

Området ifråga som skall bebyggas omfattar ca 430 hyresrätter plus 50 bostadsrätter. På andra sidan vid Gamla Tyresövägen/Flygledargatan kommer 495 lägenheter att tillföras i projektet Skevrodret. I bostads området Norra Sköndal i väster finns 365 lägenheter fördelade på olika typer av eluppvärmda radhus. Husen som är drygt 50 år gamla saknar skyddsrum. För den nya byggnationen i det presenterade förslaget saknas information om tillgång till skyddsrum och antal platser. Ellevios transformatorhall som försörjer Skarpnäck och Norra Sköndal med el ligger mycket nära där ett 16 våningar högt hyreshus är tänkt att placeras.

Endast en utfart från Lapphunden 2 till allmänna vägnätet

Vi undertecknade som är ägare av fastigheten Lapphunden 6 har endast en utfartsmöjlighet till det allmänna vägnätet. Lagstadgad utfart till det allmänna vägnätet från Lapphunden 2 går via Lapphundsgränd, Gråhundsvägen till Flygledargatan ut på Gamla Tyresövägen och vidare. Några alternativ finns inte. Grannsamfälligheten Gråhunden har också utfart via Gråhundsvägen. Totalt berörs drygt hundra enskilda fastighetsägare av denna begränsade utfartsmöjlighet. Utfarten fungerar i princip men trafiklösningen är delvis problematisk på grund av Hemköps kundparkering med vid vissa tillfällen upp till 70-80 bilar på besök. Parkeringen besöks också av höga sopbilar som tömmer ett tiotal avfallscontainers. Förslag till ny placering av avfallsplats saknas i projektet samt hur denna skall angöras.

Genovas plan för Drevern innebär att Gråhundsvägens sträckning rätas ut och avslutas vid Flygledargatan för att ge utrymme åt ett av de nya husen på norra sidan samt ge plats för infart till två parkerings utrymmen om ca 250 bilar. Dessutom skall vägbanan smalnas av på grund av att ett utrymme om 5 meter för fotgängare

och cykelbana etableras med bland annat en angöringsplats för biltrafik till dagisanläggningen med tillhörande cykelparkering.

Trafikmässigt kommer en avsmalning av vägen förorsaka problem för oss boende i samfälligheterna och speciellt under vintertid. Förutom att vi själva fastnat i backen upp har inte heller uttryckningsfordon kunnat ta sig fram. Senast för en månad sedan fastnade en ambulans. Vid snöröjning av vägen läggs snömassorna upp mot berget på södra sidan vilket smalnar av körfälten till ibland endast en fil så att trafiken inte kan mötas.

Gråhundsvägens nuvarande utformning med en långsträckt mjuk kurva i början på backen är en förutsättning för oss boende att komma upp till våra infarter. Den på ritningarna inritade 90 graders kurvan med tillhörande P-infarter kommer att förvärra problemet därför att trafiken kommer att kunna fastna i svängen vid snöfall eller olyckor och på grund av vägens lutning. Enligt Swecos beräknade vägtrafiksiffror punkt 4.1 kommer belastningen på Gråhundsvägen att öka kraftigt till och från Flygledargatan varav trafikökningen på grund av kurvan jämfört med idag kommer att svara för kanske 90 procent på en sträcka av ca 100 meter! Vår erfarenhet på hur det har fungerat tills nu baseras på 53 års boende vid Lapphundsgård. Vår trafiksituation kommer att förvärras ytterligare om Genovas förslag implementeras.

Störningar i vår utfart utfart till det allmänna vägnätet är inte acceptabel. Problemet kan lösas genom att en föreslagen byggnation norr om Gråhundsvägen formmässigt anpassas till vägens krökning av idag. Att nyttja den befintliga sträckningen av Gråhundsvägen innebär dessutom att kraftkablarna till Norra Sköndals industriområde som ligger nedgrävda under dels trottoaren samt i motsatta sidan av vägen inte behöver flyttas.

En separat anläggning för parkering av cyklar för resenärer via den norra busshållplatsen kan samlokaliseras med den för dagis parkeringen men ej i backen ovanför transformator stationen och nuvarande stoppförbud. Den gröna markeringen "tarmen" på bilagd ritning i planförslaget Vägens nuvarande bredd behövs för att inte försvåra möten i trafiken och speciellt vid situationer med snö.

Konsekvensen för allmänheten blir att slippa ta med cyklarna uppför en brant slänt. Dessutom kan inte cyklar tas med på bussarna! Avståndet mellan parkeringen och och hållplatsen innebär ca 100 meters promenad!

Det går att säkra utfarten till allmän väg från de berörda samfälligheterna genom att staden beslutar att koppla ihop Gråhundsvägen med Boxergränd via respektive vändplaner och bygga en ny väg runt berget. Det är fråga om ett ca 250 meter och utrymme finns! Utfarten kommer då att bli via Boxergränd till Vinthundsvägen.

Max byggnation på minimal yta

Bostadsprojektet baseras på att byggnader med 480 lägenheter skall uppföras på en koncentrerad yta om byggherrens förslag till plan godkänns. Detta sker genom att bygga på höjden samt genom påverkan på befintlig infrastruktur främst längst Gråhundsvägen men också Pudelgränd och Flygledargatan. De boende i det angränsande radhusområdet Norra Sköndal berörs direkt genom uppförande av i förhållandevis för höga byggnader på platsen.

Området runt byggplatsen Drevern är låglänt. Förutom radhusområdet finns här Skogskyrkogården, Koloniträdgårdsområdet samt ett nytt kommande byggprojekt Skevrodret med knappt 500 lägenheter. Öster härom finns Skarpnäcksstaden byggt på ett flygfält från andra världskriget.

Byggherren har valt att optimera antalet bostäder genom att bygga på höjden och i projektet föreslagit uppförande av ett 16 våningar högt hyreshus i hörnet av Flygledargatan och Gamla Tyresövägen. Detta "torn" kommer sticka upp 10 våningar över den övriga föreslagna bebyggelsen och lär därmed i dagens läge bli den högsta synliga byggnaden i Sköndal och delar av Skarpnäck. Placeringen och utformningen är ett arkitektoniskt omotiverat förslag för att kunna pressa in maximalt antal bostäder och skapa bättre lönsamhet för byggherren. Tornet kommer att totalt dominera omgivningen i det omgivande låglandsområdet. Dessutom kommer det att leda till integritetsproblem genom möjliggörande av insyn i närliggande fastigheter. Vem vill bli "bevakad/fotograferad i omgivande trädgårdar? Åtgärd: Problemet löses genom att "tornet" ersätts med en byggnad med samma höjd som omgivande föreslagna byggnader och att höjden på dessa senare reduceras.

Säkerheten

Med det nuvarande säkerhetsläget i Europa har Sverige bestämt att skydda medborgarna genom skapandet av preventiva åtgärder. I detta ingår att bygga skyddsrum. Information saknas i projektet på denna punkt. Som ovan nämnts finns sannolikt ett behov för plats för 4000 personer.

Ellevios närliggande transformatorstation är ett strategiskt mål. Stationen kommer att försörja byggnationen i projektet med el samt

levererar idag el till Skarpnäck och samtliga eluppvärmda radhus i Norra Sköndal varav merparten saknar alternativa värmekällor.

Var skall de boende här ta vägen om det värsta skulle inträffa? Här har staden brustit på att ställa krav på byggherren. Har staden konsulterat MSB om vilka krav som gäller för skydd när det gäller nya byggprojekt. Det gäller nu allas säkerhet.

Åtgärd: Staden konsulterar MSB så att nödvändiga skyddsrum inkluderas i bygganvisningarna till Genova, Lämplig plats med flera underjordiska plan kan vara under kvarteret underhuskropparna mellan Gråhundsvägen, Flygledargatan och Gamla Tyresövägen. Vad beträffar uppvärmning av radhus utan alternativ försörjning av värme skall staden bevilja och ej neka byggnadstillstånd utan uppmuntra för installation av ved/pelletsaminer. Solceller på taken uppkopplade mot ett micronät mot Ellevios marknät kan delvis säkra lägenheternas elförsörjning och vara ett krav.

Begränsning av vår utfart till gamla Tyresövägen oacceptabel

Vi har endast en utfartsmöjlighet till omvärlden. Utfarten fungerar hjälpligt men trafiklösningen är delvis problematisk på grund av Hemköpsbutikens kundparkering och en infart för lastbilar som tömmer avfallscontainrar på p-platsen.

Genovas förslag till ny sträckning av Gråhundsvägen innebär att vägen rätas ut och avslutas efter en skarp 90 graderskurva för att ge plats för infart till två parkeringsutrymmen för ca 250 bilar plus ca 35 bilburna kunder till den föreslagna dagligvarubutiken och samtidigt som vägen smalas av kommer risken för olyckstillbud att öka på grund av en kraftigare trafikintensitet. Föreslagen angöringsplats för cyklar och bilar för besök till dagis kräver utrymme Ingen vändplats finns för bilarna annat än uppe på Gråhundsvägens vändplan vilket innebär 600 meters körning.

Gråhundsvägens nuvarande utformning med en långsträckt mjuk kurva i början på backen är en förutsättning för oss boende att komma till och från våra infarter. Genovas förslag och 90 graders kurvan med tillhörande P-infarter kommer i praktiken att ställa till med bekymmer för oss.

Åtgärd: Vi godkänner därför inte Genovas trafiklösning som kommer att orsaka kaos med mer trafik än idag. I stället bibehålls nuvarande sträckning av Gråhundsvägens bredd och kurvform och att husen på vägens norrsida form- och utseendemässigt anpassas till vägens krökning som idag. Två kraftnätsskablar till industriområdet på var sin sida av vägen kan ligga kvar i sina nuvarande positioner. Nuvarande regelverk för parkering på

Gråhundsvägen och Lapphundsgränd fram till skylt med nuvarande stoppförbud på Gråhundsvägen vid transformatorstationen bibehålls. Alternativ åtgärd är att skapa extra utfartsmöjlighet för de två samfälligheterna genom att knyta ihop Gråhundsvägen och Boxergränd med en ny väg för utfart via Vinthundsvägen bör utredas!

Boende 37, dnr 102

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler

skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Samordning med angränsande planförslag verkar obefintlig, så t.ex. planeras där en rondell i korsningen Flygledargatan/G.la Tyresövägen, något som inte syns på föreliggande planer. Det gamla mottot ”En grönare stad” tycks vara helt försvunnet. Varför inte låta den södra delen av grönområdet mellan Gråhundsvägen och G.la. Tyresövägen förbli en liten grön ”lunga”. Låt även fortsättningsvis genomfartstrafik gå på Gråhundsvägen och inte fortsätta upp på Pudelgränd!

Boende 38, dnr 104

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget (”berg i dagen”) kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att

vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering
Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering
försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 39, dnr 102

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett

antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade

utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Samordning med angränsande planförslag verkar obefintlig, så t.ex. planeras där en rondell i korsningen Flygledargatan/G.la Tyresövägen, något som inte syns på föreliggande planer. Det gamla mottot ”En grönare stad” tycks vara helt försvunnet. Varför inte låta den södra delen av grönområdet mellan Gråhundsvägen och G.la. Tyresövägen förbli en liten grön ”lunga”. Låt även fortsättningsvis genomfartstrafik gå på Gråhundsvägen och inte fortsätta upp på Pudelgränd!

Boende 40, dnr 110

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall

transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Motförslag: Öka antalet p-platser. Begränsa antal lägenheter.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 41, dnr 106

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar samt en högre byggnad och ett parkeringshus.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av förlängningar av Skarpnäck Gårds område där det unika med Norra Sköndal försvinner. Drevern 1 skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. Uppskattningsvis kommer över 2000 människor att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar.

Motförslag: Det byggs och planeras en mängd nya bostäder runt omkring i Sköndal just nu men framför allt bebyggelsen av Stora Sköndal i fokus. Hur är det möjligt att det behövs ytterligare nya lägenheter i området? Bebyggelsen av Lilla Sköndal utan någon planering av det kraftigt ökade antalet barn är signifikant för stadens befolkningsberäkningar. Tyvärr för både barn och föräldrar blev lösningen ett stort antal baracker på Sandåkraskolan där antalet klassrum i barack kraftigt överstiger de i den ordinarie skolbyggnaden.

Oss veterligen så har det sedan ett par år tillbaka varit större utflyttning från Stockholms stad än inflyttning. Vad Sköndal behöver är mera grönytor och inte mindre, ta bort delar av parkeringsplatsen och gör ett större grönområde i stället. Dessutom så vill vi protestera mot att Träffpunkten som är mycket viktig verksamhet för ungdomar med funktionshinder ska försvinna. Låt verksamheten vara kvar och se till att renovera den före detta skolan (övre plan på Hemköp) så att alla lokalerna kan användas fullt ut som förskola/skola som ändå behövs i området.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Biltrafiken: Redan nu är trafiksituationen kaotisk vid korsningen vid Gråhundsvägen och Gamla Tyresövägen på grund av all nya byggnation vid Lilla Sköndal. Med ytterligare bostäder (och bilar) tror vi inte att en rondell kommer att vara tillräcklig utan att trafikljus måste till. Dessutom så kommer den kraftiga underdimensioneringen av parkeringsplatser leda till antalet parkerade bilar på gatorna inom området att öka drastiskt. Det är naivt att tro att antalet bilar kommer att minska framöver då även el-bilar måste parkeras...

Kollektivtrafiken: Redan idag är trafiklösningen för bussar vid trafikplatsen Norra Sköndal på Tyresövägen ohållbar vilket Trafikverket observerat sedan ett tiotal år tillbaka. Det finns en plan på en större ombyggnation som fastnat på grund av en tvist mellan verket och Stockholms stad gällande finansiering och planen är överklagad. (<https://www.trafikverket.se/varaprojekt/projekt-i-stockholms-lan/vag-229-norra-skondal-bytespunkt/>).

I dagsläget kan endast två bussar i taget stanna vid hållplatsen samtidigt vilket leder till långa bilköer egentligen helt i onödan. I Trafikverkets lösningsförslag ingår även en ombyggnation av den gångtunnel som både är underdimensionerad och även upplevs som otrygg av många. De allmänna kommunikationerna kommer inte att kunna svälja den kraftigt ökande befolkningen.

Förskolor och skolor

Det finns idag på grund av orealistisk bedömning från staden gällande antalet barnfamiljer i de nybyggda områdena en stor brist på Förskolor och Grundskolor i Sköndal. Satsa på att bygga om Sandåkraskolan så att barackerna kan försvinna och att det finns plats för skolan att växa ytterligare. Använd även de tomma skollokalerna uppe på Hemköp. (fd. St: Örjans särskola)

Byggtiden

Byggtiden för projektet kommer att mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv i området vilket kommer att medföra stora inskränkningar gällande framkomlighet i området.

Områdets unika karaktär

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt. Idén med att bygga ihop olika stadsdelar som dessutom tillhör olika stadsdelsförvaltningar förstår vi oss inte alls på och framstår som obegriplig. Norra Sköndal är en stadsdel i Farsta och bör så vara även i framtiden.

Boende 42, dnr 111

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde i Norra Sköndal om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot radhusområdet. Reducera antal våningar, 16 våningar huset är alldeles för högt.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar. (Vinhundsvägen/pudelgränd etc)

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Motförslag: Se till att förbättra kollektivtrafiken innan byggnation.

Se till att göra vägarna säkra in/ut av Sköndal innan utbyggnationen. Det är redan mycket trafik för att ta sig in/ut från Sköndal med stora risker för en allvarlig olycka (korsningen

bredvid Hemköp Skarpnäck/korsningen bredvid Willys samt korsningen bredvid Mc Donalds är det redan i dag stor risk för allvarliga olyckor i trafiken då det är svårt att ta sig in/ut av Sköndal. Det kommer så många bilar i hög fart så att man måste ta risker/hoppas att blir bromsar för att köra in/ut. Vi kan inte öka trafiken i området mera innan vi förbättrar in/utfarter!!

Bygg flera parkeringsplatser. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område i Norra sköndal av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck.

Förskolor och skolor

Avsaknaden av skolor. Låg, mellan samt högstadieskola.

Synpunkter: Vårt radhusområde i Norra sköndal är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för. Det finns i dag förskoleklass barn som har fått börja i skola i Farsta då sköndal skolorna inte hade plats. (Årskull 2014.)

Motförslag: Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på

radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Skyddsrumspplatser

I dag har vi tillgång till skyddsrumspplatser för 233 personer i hemköpshuset enligt MSB. Med tanke på situationen i Europa så tycker jag att det är viktigt att vi inte reducerar skyddsrum utan istället utökar!

Träffstugan och Hemköp

Jättetråkigt att Hemköp möjligtvis försvinner samt att träffstugan försvinner. Att fortfarande ha en bra matvaruaffär att kunna gå till är jätte viktigt då det är alldeles för långt att gå till Willys eller sköndal centrum för att handla. Jag hoppas också att träffstugan får fortsätta i nya lokaler.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 43, dnr 112

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag:

Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller.

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över

halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område?

Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då

området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 44, dnr 114 och 123

Saknar analys om habitatnätverket gällande ädellövs träd. En spridningsanalys utgår från varje enskilt träd som finns inklusive buffert och eventuella barriärer (ex hus). När träden står tillräckligt nära varandra bildas då sammanhängande habitat som gynnar växtlighet, insektsliv och fågelliv.

Liggande förslag avviker från en av de centrala utgångspunkterna, att bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer. Den omgivande bebyggelsen är låga radhus på upp till 2 våningar samt företagshus på upp till 2 våningar. Förslaget har ingen buffert mellan ny högre byggnation och lägre existerande byggnation. Lämpar sig bättre för radhus/villa/parhus bebyggelse.

Existerande förslag skapar stor risker med trafikstörningar som följd då det ökar trafiktrycket i ett område som redan idag är mycket olycksdrabbad. Korsningen vid Ga Tyresövägen är redan idag högt belastad och svårighet att korsa. Trafikolyckor och trafikincidenter sker regelbundet, varje vecka. Utöver denna planerade byggnation planeras ytterligare 3 nybyggen i närområdet som ytterligare ökar mängden trafik. Trafikmiljön lämpar sig bättre för radhus/villa/parhus bebyggelse.

Existerande förslag förutsätter att nuvarande park och skogsmark i existerande bostadsområden ska ta emot hela nybyggnationen boende. Detta utan att det finns en analys av vad denna påfrestning gör för växter, insekter och djurliv. Då detta är en av 3 närliggande byggprojekt kan det antas att påfrestningen ökar markant. Naturmiljön lämpar sig bättre för radhus/villa/parhus bebyggelse.

För det planerade antalet boende är det undermålig infrastruktur i området gör att de flesta måste ta buss eller åka bil vintertid. Spårbunden trafik är långt bort, ca 10-15min promenad. Infrastrukturen lämpar sig bättre för radhus/villa/parhus bebyggelse.

Tillägg: Saknar i analys och förarbeten hur denna planerade byggnation i närhet till radhusområde fungerar i relation till Högsta domstolens beslut om att om planbeskrivningen visar lägre hus ex radhus/villor så får det inte byggas på höjden på "det räcker inte att titta på detaljplaner utan man måste även utgå från den planbeskrivning som finns" (HD p266-22). I norra Sköndal är den beskriven för radhus.

Boende 45, dnr 115

Till att börja med motsätter jag mig syftet att skapa tät bebyggelse längs Gamla Tyresövägen. Jag och ingen jag känner längtar efter det!

Och ”ett sammankopplat gatunät” är inte ett resultat som nås av att skära av ena utfartsvägen av två från vår gata, Lapphundsgränd. Det är redan i dagsläget ofta svårt att komma ut i korsningen Gamla Tyresövägen och Flygledargatan på grund av ökad trafik från Nya (lilla) Sköndal och på grund av trafikolyckor titt som tätt. Har anmält detta ett flertal gånger till Stockholms Stad.

”Planen ska stärka det strategiska sambandet mellan Skarpnäck och Sköndal genom att skapa ett mer sammankopplat gatunät med målpunkter och mötesplatser.” Jag vet inte vad det är för strategiskt samband ni längtar efter men det ernås nog inte av att bygga bort en väl fungerande mötesplats i form av en butik med rymlig parkering där det faktiskt går att ta sig ut och in - till skillnad från hur trafiken är vid den nya handelsplatsen i Sköndal.

Vad gäller infrastrukturen så hinner den inte med den ökade belastningen av inflyttande. Det är redan nu mycket trångt att ta sig ut både med bil och med bussar då antalet boende i område ökat drastiskt. Det är fler byggen på gång i närområdet och det lär inte direkt underlätta situationen.

”Bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer” är ett uttryck ni använder men jag kan inte se hur 6-7- och 16-våningshus skall samspela dikt an mot 1-2 plans radhus från 70-talet. De befintliga husen kommer drabbas av insyn och förlust av sol. Planerat bygge är allt för nära befintlig bebyggelse.

All befintlig växtlighet är alltid skyddsvärd. Där bor redan individer, växter djur, svampar bakterier mm som inte kan lägga in sina synpunkter i något mail. Att tro att det kan ersättas av några nyplanteringar i stadsmiljö gör mig mörkrädd. Överallt där det byggs i Stockholm så slaktas natur. Som om vi människor tror att vi inte behöver den. Ingen dunge kan inte ersättas av några rader körsbär i Gubbängsmotet...

Boende 46, dnr 116

Vi undrar varför man vill skapa något som står i så stor kontrast till befintlig bebyggelse. Man brukar tala om platsens själ, fy skäms, planförslaget andas bara privat penninghunger från tomtägarens sida, varför förslaget bör förpassas till runda arkivet!

Stadsbyggnadskontoret bör ifrågasättas då det är vår miljö man leker med. Detta groteska förslag visar ingen som helst hänsyn till boende i samfälligheten Gråhunden. Här har folk bott i sina radhus i över 50 år. Om förslaget genomförs får de närliggande radhusen uppleva en upp till 25 meter hög fasad, bara åtskild med en smal väg. Grannar i de nya husen kommer verkligen se ned på radhusen. Detta är orimligt! Synes vara politiska krav att kunna visa hur många kvm man kan åstadkomma...

Vi förstår att Stockholm ha behov att växa men exploatering bör ske med sans och vett. För aktuellt område kan kanske två till trevåningshus tillåtas.

Ut och infarter liksom övriga vägar runt området verkar bli oförändrade – jämför kaoset vid nya handelsområdet söder om Sandåkraskolan? Hur och när planeras större busshållplatser byggas vid Tyresövägen/Sandåkraskolan? Vi undertecknande makar avstyrker på det kraftigaste förslag till detaljplan för Drevern 1 m.fl.

Boende 47, dnr 117

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och bibehållen karaktär istället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 48, dnr 118

Byggnaders höjd och placering

Pudelgränd är idag en liten gata med återvändsgränd. Radhusen står placerade med kort avstånd till gatan och med inte så mycket grönska emellan. Radhusen har även små och friköpta tomter. Ifall man skulle bygga höga hus på andra sidan gatan så skulle det kännas som om husen är alldeles ovanpå ens egna hus. Att man får både insyn och att man skulle känna sig övervakad och att det inte finns någonstans att få vara privat. Jag tycker att husen måste byggas lägre, sänk till 2-3 våningar mot radhusen på Pudelgränd. Både för att övergången till radhus ska bli bättre, för att minska känslan av ett höghusområde alldeles inpå. Flytta balkonger så att

de är mot innegårdar, så att de inte skapar mer insyn mot dagens befintliga hus. Större avstånd på nya och existerande hus vid Pudelgränd och mer grönska emellan.

Pudelgränd som genomfartsgata

Pudelgränd är idag en återvändsgränd. Det är begränsat med bilar som kör här, ändå så kan farten på vissa besökande bilar vara ganska hög. I närheten så finns på och avfarter till Tyresövägen, en korsning Gamla Tyresövägen/Flygledargatan och även trafik från Nynäsvägen som kommer in från Vinthundsvägen/Gråhundsvägen.

Korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan är idag ganska olycksdrabbad, man ser ofta plastrester från bilar som krockat och troligtvis så är det på grund av höga hastigheter. Hastigheterna är även höga på de övriga nämnda gatorna. I förslaget så gör man om Pudelgränd till en vanlig gata för genomfart och tar bort sträckan Gråhundsvägen mellan Pudelgränd/Flygledargatan. Det kommer att öka trafik på Pudelgränd som även kommer att ta med sig buller. Radhusen är byggda med en betongstomme på insidan och fasaderna/ytterväggarna är i gips, eternit och trä, dvs att de släpper igenom ljud mycket lätt.

Även hastigheten kommer att gå upp på Pudelgränd och det finns oro för ökade olyckor på en gata som idag angränsar till ett bilfritt område där barn idag springer fritt. Stora fartsänkande åtgärder och ett genomfartsförbud på Pudelgränd är ett krav. Jag tycker för att ta sig till nya området så kan man åka via Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Även en infart till det nya parkeringshuset från Gamla Tyresövägen/Karin Larssons väg skulle minska trafik i området som bara behöver åka till affären/parkeringshuset.

Parkering i området

Även om det ser ut som om det finns gott om parkering i området idag, så är det ganska begränsat. Samfälligheterna har få platser för gäster och när man får gäster så får de oftast parkera tidsbegränsat på gatan. Redan idag är det även en några bilar som kommer hit från Skarpnäck och parkerar. Radhusen använder också plats på gatan för att lasta in och ur, eftersom man annars inte kommer så nära med vanlig bil/transport. I nya förslaget så önskar jag flera gästplatser och att man ser över antalet parkeringsplatser inom planförslaget. Parkeringsproblemen kommer bara att öka och kommer bli en stor belastning både för boende i samfälligheterna och i de nya områdena.

Stilen på hus

Radhusen är byggda idag i två våningar och har en viss stil med låglutande tak och trä/eternit fasad. De övriga existerande hus idag i drevern 1 och drevern 2 har ändå byggts så att de passar in med Norra sköndal som område. Redan i projektfakta så står det att "Bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer och placeras med framträdande sockelvåningar och entréer mot gata". Jag tycker inte förslaget tar hänsyn eller samspelar med dagens befintliga radhus. Det finns en stor risk att det kommer kännas som en krock istället för ett samspel. Att det ska samspelas med tegel som i Skarpnäck, som just nu har ett helt industriområde emellan, känns väldigt långsökt. Vi boende är stolta i vårt Norra sköndal som område och stil. Öka samspelet istället med vårt område Norra sköndal, istället för att ta Skarpnäck närmre oss.

Tillgänglighet

Idag är det stor variation på boende i Norra sköndal. Vissa är äldre som har bott här i 50 år och vissa yngre har precis flyttat hit. Det är attraktivt för barnfamiljer i och med att det finns ett stort bilfritt område och att husen har bra storlek. I förslaget så finns det inritat nya gångbanor och en del lösningar med trappor för att komma runt höjdskillnader. De är både svåra att vinterunderhålla och att ta sig förbi med barnvagn, cykel och rullator. Ifall man inte kan utnyttja trappan så blir det en längre omväg. Jag tycker man behöver se över gångbanor och framkomlighet ett varv till så att alla har lika lätt att ta sig fram året runt.

Service

Norra sköndal har idag ganska lite service i närheten. Det finns en uppskattad mataffär med tillhörande postombud. På hemköps parkering finns även en välanvänd återvinningsstation. Det finns några förskolor och skolor som går upp till årskurs 6 en bit bort. I planförslaget så finns det förslag på en ny placering av dagligvaruhandel och en ny förskola i området, vilket uppskattas. Jag är orolig för vilka som egentligen ska ta över dagligvaruhandeln och vad det blir för övrig service. Jag som boende vill inte behöva gå långt för att hämta ett paket eller slänga mina förpackningar. Även förskolans placering mot existerande radhus måste även se över, den är placerad väldigt nära radhusens friköpta tomter och kan få en mycket negativ påverkan på värdet på närstående radhus och deras utemiljö. Bristen på nya skolor är oroväckande.

Byggtid

Som jag nämnt tidigare så är radhusen väldigt känsliga för buller, eftersom fasaderna ut mot gatan är tunna och närheten till gatan är

kort. Byggtiden beräknas bli väldigt lång runt Pudelgränd eftersom det ska byggas i olika etapper. Mycket tung trafik och störande moment kommer att påverka området negativt under mycket lång tid. Som det muntligen sades på samrådet att det ska byggas upp en ny dagligvaruhandel innan den gamla rivs ses som positivt, att vi inte blir av med service, men det ökar även byggtiden.

Jag och många andra boende jobbar i skift, kommer hem sent och behöver även sova sent på dagen. Se över byggtiden och en ytterligare dialog med boende i närheten önskas angående buller och byggtid.

Slutsats

Det finns en stor oro att detta endast kommer att leda till en försämring i vårt område. Att det inte kommer tas hänsyn till det som existerar idag (både boende och hus), utan att det som ska byggas framöver (skevrodret) är det nya som planförslaget drevern anpassar sig till. Norra sköndal är idag ett lugnt område även om det ligger nära motorvägar, det finns många olika generationer som bor här och trivseln är hög. Jag hoppas att det kommer fortsätta kunna vara så för oss boende här i framtiden.

Boende 49, dnr 119

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig

i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning. Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal.

Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget (”berg i dagen”) kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag:

Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av

alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 50, dnr 127

Man ska ju få göra sin röst hörd i detta ärende/detaljplan för nya bostäder i Sköndal, så det gör jag nu och hoppas ni bryr er - demokrati :-)

Jag blev väldigt förvånad över att ni valt ut detta gamla radhus område när ni valde var ett flertal höghus ska byggas - besviken. Det finns plats som passar bättre tex - på höger sida av G:a Tyresö vägen mot Dalen sjukhus. Där blir inga radhusägare som betalat dyrt med lån och som önskar ett visst lugn, påverkade.

Ni har inte visat med någon större tydlighet på era ritningar med förklaringar, hur höga husen blir, har hört något om ett med 16 våningar - ni skämtar. Har ni varit på plats och sett att det är låga radhus närliggande?

Detta tätbyggande gör inte folk harmoniska precis, Stockholm är stort - det finns gott om platser - täta inte mer! Låt folk ha det bra och lugnt.

Hur har ni tänkt med kommunikationer? Bussarna är ganska fulla redan...

Från Willys där många förmodligen kommer att handla, kan man knappt köra varken ut eller in pga den dåliga planeringen. Nu kommer hundratals fler människor dit - hur tänker ni när det gäller konsekvenser av det ni planerar?

Jag hoppas verkligen det blir endast låga och färre hyreshus på platsen än ni planerat.

Bonde 51, dnr 162

Om detaljplaneförslaget genomförs kommer vi om några år färdas nerför Gråhundsvägen och efter passage av radhuslängan Gråhundsvägen 88-98 (med en höjd över gatan på ca 6 meter), 30 meter senare mötas av ett hus i 7 vån!!! och strax därpå ett hus i 8 vån!!! Båda dessa hus har en höjd som är ca 30 meter över gatunivå. I den 90 graders sväng som sen följer kommer ett park-eringshus på 6 vån, sen har vi två hus till vänster och höger på 5 vån dvs ca 26 meter över gatunivå. Därefter kommer man fram till arkitektens ”våta dröm”, punkthuset som kommer att nå upp till över 52 meter över gatan.

Vi har bott i Gråhundens samfällighetsförening i över ett halvt sekel och då kommer detta helt orealistiska förslag som en total överraskning.

Vad beträffar byggnationen av ett parkeringshus som skall tillhandahålla bilparkering för 450 lgh plus parkering för butiksbesökare plus inlastning för en framtida butik på 1500 kvm så har byggandet av p-hus på Skarpnäcksfältet Inte alls varit någon bra ide. Otaliga inbrott har konstaterats bl.a. för vår dotter (3 ggr på 2 år, sista gången stal dom hela bilen). Ur miljösynpunkt är det inte heller bra med den koncentration av bilar som det innebär.

Vi förespråkar en byggnation liknande den nuvarande i Gråhunden och Lilla Sköndal dvs radhus med parkering i garage eller på egna tomten.

Dock måste sophanteringen lösas på ett bra sätt. Den lösning som vi har i Gråhunden och alla andra samfälligheter i Norra Sköndal med separata sopkärl för matavfall och hushållssopor är den överlägset bästa då man slipper sopbilar som kör runt i området och hämtar vid varje hus. Den återvinningsanläggning som nu finns på Hemköps parkering är också mycket frekventerad och måste finnas kvar.

Ju närmare den befintliga byggnationen i Gråhunden desto lägre måste nybyggnationen vara för att åstadkomma en mjuk övergång. Om en byggnation av flerfamiljshus ändå blir slutliga valet så skall den åtminstone inte någonsans överstiga 4 våningar.

Avståndet från husen i ert förslag och Gråhundens första radhuslänga i (kv B) är endast 30 meter. Därför skall husnivån stanna på 2 vån över mark.

En viktig punkt att tänka på är att det finns ett befintligt skyddsrum i hörnet på kv B (mot vändplan på Pudelgränd). Det måste räddas.

Ovanstående realistiska förslag torde förbättra miljöaspekterna avsevärt med hänsyn till att det innebär väsentligt färre bilar mm. Vi anser även att det borde utredas om parkering kan anordnas under husen som i kv Stigspaken istället för ett gemensamt P-hus som torde dra till sig inbrott i bilar och butik mm.

Utmed Tyresövägen mot vårt område (norra sidan) måste bullervallar uppföras. Det ser man lätt om man studerar Swecos utredning där vår första radhuslänga Ghv 88-98 har markerats med gul färg.

Boende 52, dnr 163

Om detaljplaneförslaget genomförs kommer vi om några år färdas nerför Gråhundsvägen och efter passage av radhuslängan Gråhundsvägen 88-98 (med en höjd över gatan på ca 6 meter), 30 meter senare mötas av ett hus i 7 vån!!! och strax därpå ett hus i 8 vån!!! Båda dessa hus har en höjd som är ca 30 meter över gatunivå. I den 90 graders sväng som sen följer kommer ett park-eringshus på 6 vån, sen har vi två hus till vänster och höger på 5 vån dvs ca 26 meter över gatunivå. Därefter kommer man fram till arkitektens ”våta dröm”, punkthuset som kommer att nå upp till över 52 meter över gatan.

Vi har bott i Gråhundens samfällighetsförening i över ett halvt sekel och då kommer detta helt orealistiska förslag som en total överraskning.

Vad beträffar byggnationen av ett parkeringshus som skall tillhandahålla bilparkering för 450 lgh plus parkering för butiksbesökare plus inlastning för en framtida butik på 1500 kvm så har byggandet av p-hus på Skarpnäcksfältet Inte alls varit någon bra ide. Otaliga inbrott har konstaterats bl.a. för vår dotter (3 ggr på 2 år, sista gången stal dom hela bilen). Ur miljösynpunkt är det inte heller bra med den koncentration av bilar som det innebär.

Vi förespråkar en byggnation liknande den nuvarande i Gråhunden och Lilla Sköndal dvs radhus med parkering i garage eller på egna tomten.

Dock måste sophanteringen lösas på ett bra sätt. Den lösning som vi har i Gråhunden och alla andra samfälligheter i Norra Sköndal med separata sopkärl för matavfall och hushållssopor är den överlägset bästa då man slipper sopbilar som kör runt i området och hämtar vid varje hus. Den återvinningsanläggning som nu finns på Hemköps parkering är också mycket frekventerad och måste finnas kvar.

Ju närmare den befintliga byggnationen i Gråhunden desto lägre måste nybyggnationen vara för att åstadkomma en mjuk övergång. Om en byggnation av flerfamiljshus ändå blir slutliga valet så skall den åtminstone inte någonstans överstiga 4 våningar.

Avståndet från husen i ert förslag och Gråhundens första radhuslänga i (kv B) är endast 30 meter. Därför skall husnivån stanna på 2 vån över mark.

En viktig punkt att tänka på är att det finns ett befintligt skyddsrum i hörnet på kv B (mot vändplan på Pudelgränd). Det måste räddas.

Ovanstående realistiska förslag torde förbättra miljöaspekterna avsevärt med hänsyn till att det innebär väsentligt färre bilar mm. Vi anser även att det borde utredas om parkering kan anordnas under husen som i kv Stigspaken istället för ett gemensamt P-hus som torde dra till sig inbrott i bilar och butik mm.

Utmed Tyresövägen mot vårt område (norra sidan) måste bullervallar uppföras. Det ser man lätt om man studerar Swecos utredning där vår första radhuslänga Ghv 88-98 har markerats med gul färg.

Boende 53, dnr 122

Som ägare till fastighet Kungspudeln 119 med garage och infart från Pudelgränd uppfattar vi oss som direkt påverkade och som sakägare. Vi lämnar härmed följande synpunkter på förslaget till detaljplan för projekt nedan.

Förtätning

Inom Norra Sköndal finns ca 480 fastigheter fördelade på 8 separata samfällighetsföreningar eller anläggningssamfälligheter (Gråhunden, Vinthunden, Bulldoggen, Terriern, Kungspudeln, Lapphunden, Tebrödet och Kokoskakan). De två sista samfälligheterna ligger på södra sidan av Tyresövägen. Vår fastighets samfällighetsförening, Kungspudeln, är den till antal fastigheter största.

Det är ett unikt område där boende har bra grannsamverkan och har en lugn och trygg miljö för barn. Här låter vi barnen springa och leka med varandra i området from de kan gå.

Den nya detaljplanen skulle, om den går igenom, innebära cirka 450 nya bostäder förutom de drygt 500 som redan är beslutade i närområdet, t.ex. vid gamla Tyresövägen. Cirka 1000 nya bostäder innebär en enorm förtätning av området. Vilket innebär att ca 3000 fler personer kommer röra sig i Norra Sköndal, det är en orimlig ökning på detta lilla område.

Synpunkter: Vi motsätter oss förslagets kraftiga förtätning på liten yta. Vi är oroliga för hur rörelsemönster och det ökade slitaget på ”våra” grönområden, parker och gångvägar kommer påverkas. Vi hänvisar även till den barriär som utgörs av Tyresövägen enligt planförslagets naturvärden vilken kan antas behålla rörelsemönster norr om Tyresövägen. ”Från planområdet finns idag svaga samband och bristande kopplingar till grönområden söder om Tyresövägen, som utgör en trafikerande fysisk barriär.” Vi oroas också över den ökade trafik i områdets direkta närhet som följer med förslagets utformning och det nya antalet bostäder.

I syfte anges: ”Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostäder, lokaler och handel för centrumändamål, parkering och förskola. Planen ska stärka det strategiska sambandet mellan Skarpnäck och Sköndal genom att skapa ett mer sammankopplat gatunät med målpunkter och mötesplatser. Planen syftar även till att skapa tät bebyggelse längs Gamla Tyresövägen, som föreslås omvandlas till en stadsgata av lokal karaktär med intentionen om att tydliggöra entrén till Skarpnäck söderifrån. Bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer och placeras med framträdande sockelvåningar och entréer mot gata. Planens syfte är även att bevara två skyddsvärda ekar”. Vi kan inte se kopplingen till Skarpnäck och Skarpnäcks industriområde som underlag till dessa byggnationer. Hur uppfylls ”Bebyggelsen ska samspela med omgivande stadsbyggnadskaraktärer” där den faktiska karaktären inte är Skarpnäck, utan Norra Sköndal med Villastad som karaktär?

Vad är det som gör att man önskar bygga denna typ och volym av bebyggelse på denna plats och vad ser man det ska ge oss i Norra Sköndal? I markanvisningen står det ”Båda dessa projekt är utpekade i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck för bostadsutveckling”, det står därmed inte att Norra Sköndal ska inkluderas och kopplingen till Gamla Tyresövägen får antas gälla Skarpnäckssidan. Vi ställer oss frågande till kopplingen mellan

Norra Sköndal och projekt utpekade i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck.

Citat ur detaljplaneförslaget: ”Den nya bebyggelsen gestaltas med ambitionen om att bidra med ett arkitektoniskt tillskott i stadsbilden. Den arkitektoniska idén bygger på ett medvetet förhållningssätt till omgivande bebyggelse i övergången mellan Skarpnäcksstaden och Norra Sköndals radhusbebyggelse. Förslagets anpassning till kulturmiljön har främst tagit utgångspunkt i byggnadsordningens vägledning för tät stadsenklav. Karaktäristiska kännetecken från Skarpnäcksstadens bebyggelse har därför getts särskild tyngd i det arkitektoniska uttrycket.” Vi motsätter oss starkt att nyttja tät stadsenklav i ett område med koppling till huvudsakligen Villastad (Norra Sköndal) och Storskalig stadsdel- gruppbygda småhus (Lilla Sköndal).

Hela Norra Sköndal byggdes 1969–70 för att vara enhetligt med låg bebyggelse med omgivande bevarad natur. Vi ställer oss frågande till att bebyggelsen är anpassad till Norra Sköndals kulturmiljö. Det finns heller ingen stolthet eller tyngd i det arkitektoniska uttrycket. Den föreslagna detaljplanen går helt tvärtemot ett sådant påstående. Hus på mellan fyra till sexton våningar bidrar bara negativt till miljön i Norra Sköndal med sin låga radhusbebyggelse.

Vi delar uppfattningen i uttalandet “Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L) och Erik Slottnér (KD)” i Protokollsutdrag 2017-12-14 § 17_9261347_1_6.PDF där vi också saknar förståelse hur detta förslag skulle koppla samman Bagarmossen med Skarpnäck och ber om förtydligande kring vilken kartbild som nyttjas för att motivera att detta skulle vara del däri som del av Norra Sköndal. Områden där vi människor inte trivs och mår dåligt i och det beror till stor del av dålig planering och avsaknad av genomtänkta strukturer för områdena, t ex att det är för tätt mellan husen, skumma gångstråk etc. Vi vet också att människan mår bra av harmonisk och vacker miljö och vi har ett gemensamt ansvar till att förtätning och utveckling av områden måste ske med respekt och hänsyn till både estetik och miljö för att det ska bli trevliga ställen att vistas och bo i och där människor trivs.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Planen föreslår ett höghus med 16 våningar.

Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Solstudien ses inte som trovärdig och de radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Integritet och privatliv störs av direkt insyn. Balkonger föreslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och integritet.

Vi ser inte en entré i form av en skyskrapa som en representativ dito för vårt område. Vi delar uppfattningen i remissyttrande från Rådet till skydd för Stockholms skönhet (se Remissyttrande Dnr SR 2022/281 från Rådet till skydd för Stockholms skönhet) och motsätter oss högre byggnader än befintlig horisontlinje från pudelgränd sett.

Vi ifrågasätter även lämpligheten i att bygga bostäder i direkt närhet till Tyresövägen och högspänningsledningar samt ifrågasätter om en så hög byggnad kan byggas på säkert sätt med befintliga underlag kring markens beskaffenhet och karaktär (ref. PM Geoteknik_10163411_2_6.PDF - 8.6).

Motförslag: Vi är positiva till en utveckling av Drevern-kvarteret men ser att det bör utvecklas i stil och komplement till befintlig bebyggelse, tex stadsradhus eller radhus.

Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd. Se goda exempel i Stadsradhus av den typ som finns utmed Kärrtorpsvägen och Sophie Sagers gata.

Anlägg en representativ entre med historisk koppling till Skarpnäcks flygfält på Skarpnäckssidan (östra sidan av Gamla Tyresövägen) genom att resa ett konstverk exempelvis ett flygplan eller konstverk av ett flygplan av äldre snitt, likt de som kan ses kring Linköping från motorvägen. Det viktiga är att det som skapas uppfattas som vackert, snarare än stort, högt och burdust.

Säkerställ att höjden på byggnaden inte inverkar menligt på områdets karaktär eller boendes möjlighet till morgonsol, vilket bör sättas i paritet till området i lilla Sköndal där byggnader mot Tyresövägen (Flatenvägen/Sandåkravägen) med 5-6 våningar. Kraften från induktion via högspänningsledningen kan säkert nyttjas till fastighetens takbelysning.

Vi förordar en inriktning med hänsyn till en övergång mellan byggnadsordningens vägledning för Villastad samt rådande plan i Sköndals områden i direkt sydlig riktning från Drevern.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2-3000 fler människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar.

Pudelgränd blir genomfartsgata enligt förslag.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och istället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller och trafiksäkerhetsaspekter.

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintlig väg är återvändsgata vilket innebär att trafiksituationen är modest och lugn vilket gör att säkerheten både för barn och äldre att vistas i området äventyras om detta görs om till genomfart. Flera av oss boende på området, inklusive vi, har valt att bosätta oss just här med anledning av det gynnsamma trafikläget och lugnet i området. Vi har investerat mycket i vårt boende och planerat se våra barn växa upp i trygghet. En genomfartsväg skulle öka otryggheten i området och även gynna oönskad trafik och parkering på privat mark.

Det finns varken önskan eller värde i att skapa möjlighet till extra trafik och genomfart i området eller cirkulationsmöjlighet i kvarteret.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att bil-pooler skulle minska behovet av p-platser är uteslutet och ett populistiskt önsketänkande då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd. Människor väljer att flytta ut från centrala delar för att kunna ha egen bil och inte besväras av parkeringsbekymmer. För få parkeringsplatser har negativ miljöpåverkan då bofasta cirkulerar i området till dess att lediga platser dyker upp, alternativt parkerar olagligt med risker för säkerhet och framkomlighet.

Längs Gråhundsvägen anges i "PM PARKERING OCH MOBILITET KVARTERET DREVERN 1 M FL" samt i planförslaget anges möjlighet till befintlig parkering om ca 35 platser samt i planförslaget anges: "Längs norra delen av Gråhundsvägen och Pudelgränd finns möjlighet till gatuparkering på en sträcka som sammantaget motsvarar cirka 55 parkeringsplatser." Detta anser vi vara direkt felaktigt ställer vi oss mycket frågande till då gråhundsvägen idag inte nyttjas eller lämpas för gatuparkering. Vi anser att detta är en direkt felaktig bedömning som måste korrigeras, vilket ytterligare sänker antalet tillgängliga p-platser. Endast Pudelgränd har en möjlighet till parkering.

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen kan antas ha maskiner, personal eller pengar att säkra vinterunderhåll av den tänkta sträckningen över ett berg.

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Behåll befintlig väg och bygg rondell eller installera trafikljus i korsningen vid Gamla Tyresövägen för att lätta upp trafiksituationen och skapa säkerhet för passage över vägen. Se också till att cykelbanan från Skarpnäck får sin sträckning över vägen in till Norra Sköndal (Flygledargatan), då dagens lösning skapar förvirring i trafiken.

Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen (östra sidan av vägen som idag). Korrigera underlaget för parkering och utöka antalet planerade p-platser för matvarubutiken för att säkra verksamhetens möjlighet att överleva.

Vi har idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och olovlig långtidsparkering av bilar tillhörande personer utan anknytning till området.

Skapa en gångväg förbi förskolan med möjlighet till korrekt vinterunderhåll.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium i närområdet är stort.

Synpunkter: Förskolor välkomnas, men bör även dessa säkerställas att trafiksäkerhet upprätthålls samt att lösning för hämta/lämna ej påverkar trafiken på Pudelgränd. Förskolan och dess gård bör inte anläggas mot Pudelgränd. Ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område. Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit. Barnfamiljer behöver kunna känna trygghet i att bygget och trafiken kring detta inte går via Pudelgränd.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdet

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. Närheten till natur och fri sikt, möjlighet till öppen himmel är stora värden för

området. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdet på våra radhus. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lättillgänglig, också med bil.

Trygghet

“Bebyggelsen kan även bidra till ökad upplevd trygghet i närområdet. Projektet bidrar även till att binda samman Skarpnäck, Norra Sköndal och Stora Sköndal.” Vi i Norra Sköndal ser inga fördelar eller intresse av att byggas ihop med Skarpnäck med Skarpnäck som modell. Vi ser den naturliga gräns som industriområdet i Skarpnäck utgör som positiv för den upplevda säkerheten i Norra Sköndal. Det går en administrativ gräns vid gamla Tyresövägen och vi anser oss tillhöra Sköndal och Farsta Stadsdel (hela Sköndal ink området på andra sidan Tyresövägen).

När vi åker till jobbet tar vi tar bussarna vid Norra Sköndal på Tyresövägen, ytterst få av oss åker till/från Skarpnäcks T-bana utom vid undantagsfall. Vi ställer oss frågande till ökad upplevd trygghet i Skarpnäcksformat, då vårt område tillsammans med Lilla Sköndal redan har en trygghet och familjevänlighet som är unik. Detta kommer tvärtom bidra till ökad otrygghet med fler personer som rör sig i området och mer svårkontrollerat då området blir större och sammanbyggas med Skarpnäck och höga flerfamiljshus enligt förslaget. Det är ytterst tveksamt att detta ska öka tryggheten utan bidrar snarare till en ökad känsla av otrygghet.

Ökad trygghet skulle kunna uppnås med direkta insatser i Skarpnäcksstadens inre områden för att hantera de utmaningar som området har i fråga om trygghet. Skarpnäcks gård är av polisen

klassad som öppen drogscen, provskjutningar och dödligt våld har ökat i området samt att det är allmänt känt att Skarpnäck har hög kriminalitet och brottslighet. Norra Sköndal ser ingen ökad trygghet i att byggas ihop med Skarpnäck. Med en ihopbyggnad enligt förslag kommer Norra Sköndal med största sannolikhet minska den upplevda tryggheten och i värsta fall utvecklas i samma riktning som Skarpnäck. Ni får gärna återkomma med hur ni anser att tryggheten kommer öka mot denna bakgrund.

Beredskapsplanering

I vilken utsträckning kommer beredskap och skyddsrumspanering hanteras inom planen för Drevern? Befinligt skyddsrum lär inte husera alla som kan tänkas ha behov i händelse av kris.

Grön Teknik

Saknas.

Slutsats

Det är ett omfattande material som presenterats och det är mycket svårt som lekman att skapa sig en rättvis bild av hur förslaget påverkar utöver det uppenbara. Vi önskar möjlighet till kompletteringar och invändningar när sådana insikter kommer. Vänligen ange om sista datum för sådan komplettering finns.

Vi är i grunden positiva till en utveckling av Drevern-området. Men den måste följa karaktären i Norra Sköndal (ev. med inflytande från karaktären i Lilla Sköndal). Det uppfattas som ett arkitektoniskt övergrepp att låta tät stadsenklav styra i området för Drevern.

En grundligare solstudie krävs där tidpunkten 06:00 skall ingå.

Vår fastighet och vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden enligt förslaget. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och bibehållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar närmast radhusen och maximalt 5-6 våningar mot Tyresövägen i paritet med Lilla Sköndal.

Planera för några restauranger och butiker i tillägg till en värdig ersättare för befintlig dagligvarubutik med lika goda förutsättningar till parkering som idag där vi som boende inte påverkas negativt.

Med detta vill vi meddela vår starka oro och stora besvikelse över att förslaget inte har tagit större hänsyn till Norra Sköndal som område och dess unika karaktär eller Lilla sköndal som en vacker och lyckad etablering.

Vi hoppas att genom denna demokratiska process hänsyn tas till ovan punkter och välkomnar ett nytt genomtänkt förslag med bebyggelse som anpassats till områdets karaktär, åsikter och önskemål samt frågeställningar och oro från boende.

Boende 54, dnr 123

Pudelgränd-genomfartstrafik kommer innebära stora påfrestningar för nuvarande småhusområden. Lugna gatan kommer försvinna. Med genomfarten kommer följa utökad bullernivå, faran för lekande barn, husdjur. Nya förskolan kommer bidra till kraftigt ökad morgon och eftermiddagstrafik. Gatan Pudelgränd kommer inte klara av antal bilar som ska stå parkerad längst gatan.

Förslag: Behåll nuvarande gränd som slutar med återvänds plan. Ingången till förskolan ska placeras mot Gråhundsvägen där räddningstjänsten kommer ha smidigare tillgång till byggnaden.

Nya kvarter blir för höga jämt mot nivån till radhusområden med småhus 1-2 våningar. Höga bostadshus är planerade alldeles för nära radhus som kommer ge oönskad insyn för småhusägarna. Privatägda gårdar/uteplatser förlorar sin trygghet och ger känslan av övervakning.

Förslag: Bygga maximalt 3-4 vånings bostadshus. Boenden i Norra Sköndal- nya bostäder och utökad befolkning kommer behöva dela redan överbelastad busshållsplats: Norra Sköndal samt fullt belastade bussar från Tyresö.

Hemköp-under sommarhalvåret har matbutiken ökad mängd av kunder. Koloniträdgårdsföreningar: Skarpnäck, Flaten, Eken.

Förslag: En motsvarande mataffär med lika bra parkeringsmöjligheter som idag.

Återvinningen för Norra Sköndal småhusområden finns inte med planeringen. Behoven är stort efter återvinning för radhusområden.

Boende 55, dnr 120

Pudelgränd Höjden på byggnaderna närmast befintligt radhusområde kommer göra att vi som bor där får insyn på

gårdarna. Att smälla upp höghus direkt vid vägkanten passar inte områdets karaktär. Flytta huset bort från vägkanten åtminstone 10 meter in på gården oavsett byggnadens höjd. Och framförallt gör husen lägre för att få en mjukare övergång i bebyggelsen. Ena sidan radhus och den andra innerstadsgata blir en märklig kontrast.

En fråga för kommunen är varför den rejäla ytan som industriområdet vid Skarpnäck inte bebyggs? Det är Skarpnäck och kan heta "Skarpnäcks Entré". Varför ska Skarpnäcks entré ligga i Norra Sköndal?

Genomfartstrafik på Pudelgränd. Att göra om Pudelgränd från en återvändsgränd till en genomfartsväg för hela området är fullständigt oacceptabelt. Det blir en enorm ökning av trafik och buller samt även otryggare. Förslag att åtminstone förbjuda genomfartstrafik och hänvisa till huvudinfarten vid Gamla Tyresövägen minskar åtminstone problemet om nu Pudelgränd ska förlängas. Detta beslut kommer jag överklaga så fort det läggs skarpt. Att ta bort delar av Gråhundsvägen och flytta all den trafiken till Pudelgränd är inte så genomtänkt diplomatiskt uttryckt.

Finns det någon undersökning vad detta kommer göra med fastighetspriserna på befintlig bebyggelse? Insyn från höghus är ju inte direkt positivt.

Enligt uppgift ska byggtrafiken till området köra på Pudelgränd? Seriöst? Här kommer det överklagas sönder och samman. Tungt lastbilstrafik på en villagata. Det kommer skaka i husen konstant. Byggtrafik får kör in från Gråhundsvägen.

Återvinningsstationen försvinner? Har någon ens noterat att den används enormt mycket? Hela radhusområdet, alla besökare till Hemköp osv.

Några andra punkter som är märkliga i förslaget:

- Gångvägen/cykelvägen förbi Träffpunkten försvinner. Hur ska vi ta oss till bussarna? Gå runt hela området?
- Radhuslängan från vändzonen på Pudelgränd kommer få ett enormt hus direkt utanför fönstret, som skymmer sol och ger insyn. Dessutom att kapa bort gångvägen och ha förskola direkt utanför blir ju buller på dagarna. Enorm trafik när det ska hämtas och lämnas.

Generellt är det bara en massa nackdelar för befintligt boende. Ser inte ens en antydning att försöka påverka mindre eller åtminstone ordna saker som gynnar oss boende också.

Boende 56, dnr 131

Sammanfattningsvis vill vi att större hänsyn tas till att bebyggelsen utformas på ett sätt som är lämpligt för det allmänna intresset och som ger en god helhetsverkan.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: De nya byggnaderna är alldeles för höga jämfört med vårt radhusområde där husen är 1-2 våningar. De ligger dessutom för nära radhusområdet. De nya byggnaderna passar med sin höjd och karaktär inte in i befintlig miljö när de ligger så nära radhusområdet.

Det kommer bli insyn och en känsla av övervakning bland de boende i radhusområdet eftersom de nya höga byggnaderna ligger så nära, särskilt om det blir balkonger mot Pudelgränd. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att längre få morgonsol i sina trädgårdar.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (framförallt Pudelgränd).

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd. Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles och en planering utifrån att många ska välja att använda bilpooler är orealistisk. Det är risk att det blir en kaotisk situation i området när det gäller parkering av bilar.

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc. Tänk på framkomligheten för äldre och rörelsehindrade!

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolan

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är alldeles för nära.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område?

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Trivsel, trygghet och fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt och tryggt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt.

Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba livskvaliteten i området. Detta bedöms även få negativa konsekvenser för fastighetsvärdena på radhusen, vilket hårdast kommer drabba dem som flyttat in sist och förvärvat sina fastigheter till höga priser.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Det är inte realistiskt att hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (som är till för de boende i dessa planerade fastigheter).

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vi vill att större hänsyn ska tas till att bebyggelsen utformas på ett sätt som är lämpligt för det allmänna intresset och som ger en god helhetsverkan. Som planen ser ut i dag tillförs vårt radhusområde inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 57, dnr 134

Vi bor på Pudelgränd 50 i Norra Sköndal, har bott här sedan 1969 när området byggdes. Radhusområdet med 357 hus i sex samfälligheter kan betecknas som ett mönsterområde med gångvägar mellan skogsbackar och lekplatser, inga bilar inom området. Infarterna direkt till garagelängor på gränder (återvändsgator). Norra Sköndal gränsar till Skogskyrkogården,

Skarpnäcks stora koloniförening från 1936, har sitt närcentrum i Sköndal och tillhör Farsta församling.

Synpunkter på planförslag

Den planerade byggnationen i kvarteret Drevern m.fl. i Norra Sköndal är sorglig att se. Att förstöra miljön i vårt fina radhusområde med en sådan tät exploatering (getto!) är förfärlig. Här planeras 450 hyreslägenheter och därtill 500 lägenheter på andra sidan Gamla Tyresövägen (kvarteret Skevrodret). Det kommer att bli ett nytt socialt utsatt område. Det räcker med Skarpnäck! Dessa två områden liggande på var sin sida av Gamla Tyresövägen med 1000 lägenheter i höghus, skiljer sig markant från omgivningen med Norra Sköndals radhusområde, Skarpnäcks koloniträdgårdar, Skogskyrkogården och Helikoptergatans radhus.

Markägarens, Genovas, vilja är ju att bygga så högt och tätt som möjligt, tydligen utan hänsyn till den omgivande bebyggelsen. Man vill ju kunna tjäna så mycket som möjligt på sin mark. Det är Stadsbyggnadskontorets uppgift att se till att det byggs snyggt och ändamålsenligt för alla berörda parter. Hela förslaget måste totalt omarbetas. Det verkar som om två ekar som nämns ett 10-tal gånger är det viktigaste för Stadsbyggnadskontoret. Att Stadsbyggnadskontoret kan komma ut med detta förslag är bedrövligt, en skrivbordsprodukt. Har ni överhuvud taget besökt platsen?

Att bygga 7-våningshus (upp tillnocken) är en alltför stor skillnad i förhållande till tvåplanshusen på Pudelgränd belägna på ca 15 m avstånd. Skall dessa hus finnas där skall de vara max 3 våningar och med platta tak, annars blir kontrasten för stor.

Övriga hus i planen är alltför höga och påverkar området illa ur skönhetssynpunkt. 16-våningshuset bör göras lika högt som övriga. Att huset skulle vara ett riktmärke för Skarpnäck är bara dumheter, marken tillhör Sköndal. Ett så högt hus skall bara finnas som markering för ett områdes centrum.

Området verkar få enbart hyresrätter, några bostadsrätter nämndes inte på mötet den 8 dec. 2022. Blir det inga bostadsrätter är risken stor att ett socialt utsatt område bildas, speciellt med så mycket lägenheter på liten yta.

Förslaget med förskolan och den instängda gården med staket i det vackra skogspartiet, medför att gång- och cykelvägen upp till kvarteret Gråhunden ersättes (enligt förslaget): med trappor och en gång ock cykelväg tvärs genom skogspartiet. Eftersom området är

brant måste berg sprängas bort framför radhusens uteplatser! Har de som tagit fram förslaget varit där och tittat? Förskolan får flyttas till annan plats. Det måste finnas en gång och cykelväg här som är framkomlig. Kvarteret Gråhunden måste ha denna väg för att komma till lekplatsen Skallet och vi i kvarteret Kungspudeln måste kunna gå till hållplatsen Norra Sköndal eller till Sköndals Centrum.

Garaget utefter motorvägen mot Tyresö är felplacerat och väldigt fult, en jättelåda (bunker). Alla bilar som skall dit/från måste köra genom området. Skall även fungera som skydd för ljud från motorvägen. men det bostadshus på 8 våningar (kvarter B) några meter från motorvägen har inget ljudskydd alls, trots att det står ca 15 m från denna hårt trafikerade väg. Ljudmätningarna som ni refererar till är gjorda utan byggnader. Med byggnader förstärkes ljudet kraftigt på grund av reflexion.

Huset längst ner i kvarteret A bör flyttas till Gamla Tyresövägen för att göra den lilla parken soligare. Såsom förslaget är, skymmer detta hus (8 vån. tillnock) solen. De soffor som är föreslagna har ingen funktion. Kanske plats för förskolan här.

I planförslaget står att Vinthundsvägen - Pudelgränd och Flygledargatan (genom det nya bostadsområdet) skall bli en genomfartsgata för lastbilar till Skarpnäck. Pudelgränd är nu en knappt 6 m bred återvändsgata med tillfällig parkeringsmöjlighet. Att skapa tung trafik alldeles intill radhusens gavlar är förkastligt, genomfartstrafik, som dessutom ska gå i uppförsbacke. Ingenstans i Sköndal eller Farsta har man förstört befintliga småhusområden på ett sådant sätt!

Rivning av Hemköpshuset, f.d. datorhallen, parkeringsplatsen samt sprängning och bortforsling av allt detta ger stor miljöpåverkan. Vad säger Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen om detta? Att riva denna betongkoloss kommer dessutom att medföra stora olägenheter för oss boende. Det är mycket armerad betong som skall fraktas bort. Låt Hemköp vara kvar. Rivningen är ur miljösynpunkt vansinne!

Efter samtal med Hemköps huvudkontor lämnar de inga garantier för att starta ett nytt Hemköp här, eftersom inga parkeringsplatser planeras. Hemköp bedriver inga kvartersaffärer. Det Hemköp som ligger här behövs, ty det finns ingen liknande affär i närheten. Det betyder att Norra Sköndal, Stora Sköndal, lilla Sköndal samt Skarpnäck kommer att sakna detta Hemköp och måste ta bilen för att handla matvaror. Ännu en belastning på Sköndals handelsplats (Willys m.fl.).

I planförslaget nämns inget om något skyddsrum. Det finns ett skyddsrum i Hemköpshuset i dag. Enl. lag skall det byggas ett nytt om man river ett skyddsrum. Det nya skyddsrummet bör utökas kraftigt med hänsyn till att man tänker bygga 1000 nya lägenheter i området. Skevrodret verkar inte få något skyddsrum. Man glömde väl det liksom här.

Hur många parkeringsplatser som finns inom området anges ej. Det verkar finnas plats för väldigt få besökare. Många av dessa kommer att parkera på Pudelgränd och på vår samfällighets område. Det förekommer redan nu att bilar tillhörande Skarpnäcksfältet gör detta.

Slutsats

Urbaniseringen av Sköndal med ovanstående planer plus närområdets gigantiska utbyggnad av Stora Sköndals mark med 4 600 lägenheter kommer att totalt förstöra vårt område. Att bygga sönder vårt vackra Sköndal på detta sätt är katastrofalt!

Boende 58, dnr 135 och 136

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget (”berg i dagen”) kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande

boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område?

Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägan. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till

låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 59, dnr 137

Att bygga höga lägenhetshus på den planerade ytan är märkligt och fel på så många sätt. Det är en planerad byggnation som sticker ut totalt från området i övrigt. Det kommer att medföra massor av mer trafik i ett barntätt radhusområde och bristen på skolor är redan påtaglig i Sköndal. Det borde verkligen börjas i rätt ände och byggas skolor först. Det är bara ett par av de invändningar jag har.

Höjden på de planerade byggnaderna är häpnadsväckande konstigt planerat. Dessutom är det en planering som går stick i stäv med det området alla vi som bor där har investerat stora pengar i och som kommer att ändra hela miljön och tystnaden och det lugna området det är totalt. Jag förstår att man behöver bygga fler bostäder i Stockholm, det är bra! Men snälla tänk lite på hur områdena ser ut och bygg områden som harmoniserar med varandra. Det är människors liv och vardag som påverkas, det är inget tv-spel där man drar och släpper byggnader efter behov.

Jag bifogar en artikel om ett beslut i högsta domstolen som kom nyligen och som handlar om precis dessa planer.

ARTIKEL: "Högsta domstolen stoppar två familjshus"

Ett nödrop om för stora bostadsprojekt i villaområden får gehör. Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus.

Det är heta känslor i storstädernas villaområden när byggbolag köper upp tomter och förtätar med ny bebyggelse. Det gäller inte

minst i Stortorp, Huddinge, där villatomter skulle bebyggas med "tvåbostadshus" – alltså småhus för två familjer med varsin lägenhet i stället för vanliga enfamiljshus. Kommunen sa nej, men hos både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen blev det ja till bygglov, vilket lett till en lång rättsprocess som nyligen avgjordes i Högsta domstolen.

Enligt Huddinge har redan Attefallslagstiftningen "omkullkastat samhällsplaneringen" så att kommunen inte längre kan styra var i kommunen det byggs, något som fått "stor negativ inverkan på infrastruktur". Att i det läget även behöva ge bygglov för tvåbostadshus på tomter för enfamiljshus, skulle urholka kommunens plan-monopol ännu mer, resonerade byggnadsnämnden. Byggbolaget som ville uppföra tre hus på tre villatomter med totalt sex lägenheter och tre källarplan, har stått på sig med hänvisning till att detaljplanen tillåter "BFII" – fristående bostadshus i två våningar. "Hela huset försörjs av samma tekniska system och hela huset uppförs samtidigt och består endast av en husdel", förklarar bolaget, som heller inte ser att detaljplanen begränsar antalet lägenheter i sådana hus.

Men nu klargör HD att det inte räcker med att bara titta på detaljplanen, utan att man också måste läsa den planbeskrivning som utarbetades och ursprungligen låg till grund för kommunalfullmäktiges beslut att anta planen 1968. I det aktuella fallet kan man då läsa att planen i Stortorp syftade till "bevarande av villastadskaraktären" och "komplettering med friliggande enfamiljshus." I Huddinge är Morgan Randall Svahn chef för bygglovsavdelningen. Han gläds över att HD nu gör det lättare för byggnadsnämnder och domstolar landet runt att tolka detaljplanerna. – De oklarheter som kan finnas hade i förlängningen kanske annars öppnat också för flerbostadshus i många villaområden. För just villaområden nämns ibland "fristående bostadshus" synonymt med "egna hem" och "villor" utan att definitionerna är tydliga. Det är inte reglerat i lag, men enligt myndighetspraxis kan fristående hus vara såväl enbostadshus som tvåbostadshus, något som både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen hade tagit fasta på när de sa ja till bygglov i Huddingefallet.

Högre instans, inklusive HD, gör dock klart att när planbeskrivningen talar om enbostadshus ska fristående hus i detaljplanen inte tolkas som att det också går att bygga tvåbostadshus. Även om den aktuella HD-domen ger auktoritet åt kommunernas detaljplanering, kvarstår att Attefallsreglerna ger många undantag. En annan HD-dom visade i fjol att den som vill

bygga ett tvåbostadshus, kan göra det genom att söka bygglov för ett enbostadshus. När det väl står klart, hindrar inte lagen att huset delas upp i två separata lägenheter, och därtill kan man även få bygga en tredje lägenhet i form av separat Attefallshus på villatomten. – Det mest betydelsefulla med den nya HD-domen är att vikten av planbeskrivningen som underlag höjs för att kunna göra en rättvis och bra tolkning av vad som kan byggas i ett område, säger Morgan Randall Svahn.

Boende 60, dnr 138

Vi önskar starkt opponera oss emot byggnadsförslaget.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att

kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på ptal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handsfattning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 61, dnr 140

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning. Förslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område?

Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet

mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Boende 62, dnr 144

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter:

Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Något som även påverkar trafiksäkerheten för alla de barn som bor i området.

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är alldeles för få. Stora Sköndals-området har väldigt mycket problem med för få parkeringsplatser, vilket ger upphov till dålig och ibland hätsk stämning. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden. Tänk även strategiskt genom att börja med de byggnationer som ligger närmast Pudelgränd för att på så vis dämpa ljudnivån från resterande byggnationer.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger, caféer och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Tillägg efter artikel i SvD 7/1-2023

Efter att ha läst artikeln (se bifogad) saknar jag analys och förarbeten hur denna planerade byggnation i närhet till radhusområde fungerar i relation till Högsta domstolens beslut om att om planbeskrivningen visar lägre hus ex radhus/villor så får det inte byggas på höjden på "det räcker inte att titta på detaljplaner utan man måste även utgå från den planbeskrivning som finns" (HD p266-22). I Norra Sköndal är den beskriven för radhus.

ARTIKEL: "Högsta domstolen stoppar två familjshus"

Ett nödrop om för stora bostadsprojekt i villaområden får gehör. Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus.

Det är heta känslor i storstädernas villaområden när byggbolag köper upp tomter och förtätar med ny bebyggelse. Det gäller inte minst i Stortorp, Huddinge, där villatomter skulle bebyggas med "tvåbostadshus" – alltså småhus för två familjer med varsin lägenhet i stället för vanliga enfamiljsvillor. Kommunen sa nej, men hos både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen blev det ja till bygglov, vilket lett till en lång rättsprocess som nyligen avgjordes i Högsta domstolen.

Enligt Huddinge har redan Attefallslagstiftningen "omkullkastat samhällsplaneringen" så att kommunen inte längre kan styra var i kommunen det byggs, något som fått "stor negativ inverkan på infrastruktur". Att i det läget även behöva ge bygglov för tvåbostadshus på tomter för enfamiljshus, skulle urholka kommunens plan-monopol ännu mer, resonerade byggnadsnämnden. Byggbolaget som ville uppföra tre hus på tre villatomter med totalt sex lägenheter och tre källarplan, har stått på sig med hänvisning till att detaljplanen tillåter "BFII" – fristående bostadshus i två våningar. "Hela huset försörjs av samma tekniska system och hela huset uppförs samtidigt och består endast av en husdel", förklarar bolaget, som heller inte ser att detaljplanen begränsar antalet lägenheter i sådana hus.

Men nu klargör HD att det inte räcker med att bara titta på detaljplanen, utan att man också måste läsa den planbeskrivning som utarbetades och ursprungligen låg till grund för kommunalfullmäktiges beslut att anta planen 1968. I det aktuella fallet kan man då läsa att planen i Stortorp syftade till "bevarande av villastadskaraktären" och "komplettering med friliggande enfamiljshus." I Huddinge är Morgan Randall Svahn chef för bygglovsavdelningen. Han gläds över att HD nu gör det lättare för byggnadsnämnder och domstolar landet runt att tolka

detaljplanerna. – De oklarheter som kan finnas hade i förlängningen kanske annars öppnat också för flerbostadshus i många villaområden. För just villaområden nämns ibland "fristående bostadshus" synonymt med "egna hem" och "villor" utan att definitionerna är tydliga. Det är inte reglerat i lag, men enligt myndighetspraxis kan fristående hus vara såväl enbostadshus som tvåbostadshus, något som både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen hade tagit fasta på när de sa ja till bygglov i Huddingefallet.

Högre instans, inklusive HD, gör dock klart att när planbeskrivningen talar om enbostadshus ska fristående hus i detaljplanen inte tolkas som att det också går att bygga tvåbostadshus. Även om den aktuella HD-domen ger auktoritet åt kommunernas detaljplanering, kvarstår att Attefallsreglerna ger många undantag. En annan HD-dom visade i fjol att den som vill bygga ett tvåbostadshus, kan göra det genom att söka bygglov för ett enbostadshus. När det väl står klart, hindrar inte lagen att huset delas upp i två separata lägenheter, och därtill kan man även få bygga en tredje lägenhet i form av separat Attefallshus på villatomten. – Det mest betydelsefulla med den nya HD-domen är att vikten av planbeskrivningen som underlag höjs för att kunna göra en rättvis och bra tolkning av vad som kan byggas i ett område, säger Morgan Randall Svahn.

Boende 63, dnr 147

Har tittat på modellen för Drevern 1 m.fl. Kul att det bygga mer i Sköndal och skapar mer stadsmiljö samt bygger ihop med resten av Sköndal.

Har dock förbehåll mot husens höjd närmast radhusen på Pudelgränd. Upplever dem onödigt höga med balkonger mot radhusen. Hoppas att man har möjlighet att sänka våningsantal där och kanske göra en mer sömlös övergång från radhusområdet till höghusen närmare Tyresövägen.

Vi ser dock gärna att det är lite höjd på husen närmast Tyresövägen för att skapa en ljudbarriär mot Tyresövägen. Ljudmattan har ökat avsevärt efter att lilla Sköndal byggdes. Upplever att trafikljudet studsar på flerfamiljshusen vid ingången till lilla Sköndal och kommer tillbaka till oss, där det tidigare åts upp av de träd som fanns där.

Jag hoppas också att man har sett över trafiksituationen, framförallt med tanke på matvarubutik och förskola. Är många som tar bilen för att handla på Hemköp idag och den parkeringen är ofta full. Vill

ju att man ska kunna besöka området men slippa trafikkaos och felparkerade bilar.

Boende 64, dnr 148

Alla nybyggnadsprojekt skall numera alltid vara storskaliga i det s.k. projekteringsskedet. Ett höghusområde med lokaler för service handel och förskola in på knutarna avviker väsentligt från Norra Sköndals befintliga radhusbebyggelse byggt 1969-1970. Det är planerat för i stort sett ytterligare lika många bostäder på en markyta avsevärd mindre än "ett kvarter" i området.

Den befintliga gångvägen mellan Gråhundsvägen 112 och Pudelgränds vändplan skall behålla befintlig sträckning. Den nytänkta dragningen är ogenomtänkt!

Enligt plankartan står det ett hus mitt i vägen vid befintliga nerfaren till Hemköps varumottagning. Hur är det tänkt att man skall köra föra att komma till Gråhundsvägen 88-234 och Lapphundsgränd i framtiden??

Boende 65, dnr 150 och 152

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frånga detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal är byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.



Figur 4 Historiskt flygfoto daterat år 1960. Undersökningsområdet markerat i blått. Källa: Lantmäteriet, 2022

En annan viktig aspekt innan marken godkänns för ombyggnation överhuvudtaget är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget. Av de inräknade undersökningar som ligger till grund för det sammanställda PM som bifogats är fyra av sex undersökningar genomförda inför att radhusen uppfördes 1966, och alltså över femtio år gamla. De övriga två är genomförda för att undersöka den östra sidan av Gamla Tyresövägen, ej den västra, och det finns ej uppgifter om namn på firmor som utfört dessa undersökningar. Det PM som behandlas inför beslutstagandet inför byggstart bygger enbart på s.k. bedömningar kring fyllnadsmassor, lermassor samt grundvattenmätningar. I det PM angående geoteknologi kan vi läsa att pålning samt grundförstärkning rekommenderas då fyllningsmassor är okända. Vad detta kan innebära för den kringliggande bebyggelsen som är byggd på samma fyllningsmassa tas inte upp i det befintliga PM:t.

Utdrag ur PM: “8.6 REKOMMENDATIONER INFÖR
FORTSATT PROJEKTERING Eftersom inga undersökningar har

utförts för det aktuella projektet är redovisade tolkade jordlager mycket osäkra. Uppgifter om jordlagrens hållfasthetsegenskaper är mycket knapphändiga och därför ej tillräckliga. Uppgifter om jordens sättningsegenskaper saknas helt. Inför fortsatt projektering måste vanliga geotekniska undersökningar såsom sonderingar och provtagningar utföras så att jordlagerföljder, hållfasthets och sättningsparametrar blir utredda samt grundvattennivåer kontrollerade. Mätning av radonhalter görs lämpligen i samband med detta.“

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Boende 66, dnr 153 och 155

Området “Norra Sköndal”, väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som ”Gult” enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frånga detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.

En annan viktig aspekt innan marken godkänns för ombyggnation överhuvudtaget är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget. Av de inräknade undersökningar som ligger till grund för det sammanställda PM som bifogats är fyra av sex undersökningar genomförda inför att radhusen uppfördes 1966, och alltså över femtio år gamla. De övriga två är genomförda för att undersöka den östra sidan av Gamla Tyresövägen, ej den västra, och det finns ej uppgifter om namn på firmor som utfört dessa undersökningar. Det PM som behandlas inför beslutstagandet inför byggstart bygger enbart på s.k. bedömningar kring fyllnadsmassor, lermassor samt grundvattenmätningar. I det PM angående geoteknologi kan vi läsa att pålning samt grundförstärkning rekommenderas då fyllningsmassor är okända. Vad detta kan innebära för den kringliggande bebyggelsen som är byggd på samma fyllningsmassa tas inte upp i det befintliga PM:t.

Utdrag ur PM: "8.6 REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT PROJEKTERING Eftersom inga undersökningar har utförts för det aktuella projektet är redovisade tolkade jordlager mycket osäkra. Uppgifter om jordlagrens hållfasthetsegenskaper är mycket knapphändiga och därför ej tillräckliga. Uppgifter om jordens sättningsegenskaper saknas helt. Inför fortsatt projektering måste vanliga geotekniska undersökningar såsom sonderingar och provtagningar utföras så att jordlagerföljder, hållfasthets och sättningsparametrar blir utredda samt grundvattennivåer kontrollerade. Mätning av radonhalter görs lämpligen i samband med detta."

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga

radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Boende 67, dnr 158

Med anledning av den nya detaljplanen för Drevern 1 vill vi framföra nedanstående synpunkter men först och främst vill vi säga att vi förstår att det behöver byggas bostäder och vänder oss inte mot ATT det byggs utan snarare HUR man har planerat i direkt angränsning till vårt bostadsområde.

Byggnadernas höjd och estetik

Vårt radhusområde "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frånga detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd (och färgsättning) på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

Dessutom kommer de befintliga fastighetsägare som bor närmast de planerade nya bostäderna få nya grannar med balkonger (och givetvis fönster) ut mot och ovanför deras hus och trädgårdar vilket

innebär att det ständigt finns insyn i trädgårdarna och säkerligen i vissa fall in i fönstren också.

Förslag: Sänk föreslagen bygghöjd samt att ta bort balkongerna åt det hållet. Anpassa utformningen av byggnationen till befintligt område i SKÖNDAL inte till hur byggnaderna ser ut i Skarpnäck som ju är ett annat område.

Infrastruktur

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt berg i dagen.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt men även Vinthundsvägen) och cykel/gångbanor (främst inom Gråhunden) och därmed ökat trafikbuller. Vi som bor nära busshållplatsen Norra Sköndal kommer också få en betydande ökning av gångtrafikanter genom området och förbi våra fastigheter.

I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd och Vinthundsvägen att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Redan idag är det många som via Bogårdsvägen och Vinthundsvägen använder Pudelgränd för att ta sig in i området, med detta skulle det bli ännu fler.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Efter påtalan från oss boende införde staden för ett par år sedan tidsbegränsad gatuparkering för att undvika infartsparkering till hållplats Norra Sköndal.

Gångvägen förbi Träffstugan är idag den enda vägen för många till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget gör att man funderar över hur detta ska vinterunderållas, ska exempelvis trapporna handskottas? Är detta tillgänglighetsanpassat vad gäller lutningar och trappor?

Idag finns enligt MSB tillgång till skyddsrum för 233 personer i Hemköpshuset, hur ska dessa ersättas och dessutom kompletteras för att uppfylla tillkommande behov? Detta känns angeläget med tanke på läget i världen idag.

Förslag: Pudelgränd bör inte tillåtas vara genomfartsgata. Tillse att det finns nog med parkeringar i området. Skapa en gångväg som kan vinterunderhållas på ett rimligt sätt. Säkerställ att tillräckligt med skyddsrumspplatser finns.

Skolor och förskolor

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal. Bra att man tar höjd för en förskola i planeringen.

Förslag: Tillgång till erforderligt antal skolplatser i närområdet bör vara löst innan fler boende tillförs området.

Fastighetsvärden och karaktär i området

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Hemköp och återvinning (FTI) på Hemköps parkering

Närheten till en stor och välsorterad matbutik var en av anledningarna till att vi valt att bosätta oss här. Detta kommer sannolikt inte att bibehållas under byggtiden vilket jag antar att man får acceptera. Däremot är det önskvärt att något likvärdigt ges plats i den nya planen. Om vi har förstått rätt kommer återvinningen (FTI) som idag finns på parkeringen utanför Hemköp att ersättas med återvinningsrum i de nya flerfamiljshusen. Hur löses detta för alla de som idag nyttjar de källaren? Det är sannolikt inte bara boende

i vårt område och Skarpnäck utan även en andel av övriga som handlar på Hemköp idag.

Förslag: Planera för en motsvarande livsmedelsbutik (alltså inte en liten kvartersbutik) samt en återvinningsanläggning i utkanten på området, båda skall vara lätt tillgängliga med bil då åtminstone vi ofta storhandlar och/eller handlar på vägen hem när man ändå varit ute och åkt.

Slutsats

Som vi inledde med förstår vi att det behövs fler bostäder men dessa behöver anpassas till befintlig bebyggelse så att det inte blir på bekostnad av oss redan boende i områden och vår trygghet, service och större förändring av de förutsättningar som gjorde att man valde att bosätta sig här. Vårt område tillförs inte någon större nytta eller fördel av den planerade utbyggnaden, snarare tvärtom.

Boende 68, dnr 149

Norra Sköndal är klassat Gult enligt Stadsmuseet

Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd. Området är klassat som gult enligt Stadsmuseet vilket innebär att boende inte får förändra utseendet på våra hus hur vi vill. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är för höga. Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - Kollektivtrafik

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En uppskattning ger att ca 2000 människor kommer att röra sig i området. Det finns ingen infrastruktur för den ökade trafiksituationen.

Det måste lösas innan byggstart. Hur kommer Gamla Tyresövägen påverkas? Infarter till Skarpnäck, Lilla Sköndal mm? Se vilket kaos det är i Sköndal efter utbyggnad av Lilla sköndal samt nya handelsplatsen i Sköndal. Helheten måste beaktas. Lär av tidigare misstag.

Befintliga allmänna kommunikationer hållplats Norra Sköndal är redan idag hårt belastad. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Ombyggnation av Norra Sköndal busshållplats har diskuterats i flera år, men är ännu inte klart. Samarbeta med Trafikverket så att

kollektivtrafik och boende planeras tillsammans. Det går inte att ha parallella projekt utan samverkan.

Hur ser planen ut för en säker gångväg från det nybyggda området till busshållplatsen? Idag är det en smal trottoar där man måste gå ut i gatan för att passera varandra. Det är inte trafiksäkert och många barn kommer gå den vägen samt trafiken kommer att öka. Det ger stor risk för olyckor.

Parkeringsplatser

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. Det är redan ett problem i området där bilar från närliggande områden parkeras i Norra Sköndal då det saknas parkeringsplatser för nuvarande boende.

Förskolor och skola

Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarnen. Det måste finnas en plan för att alla ska få skolgång och barnomsorg. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att minska byggtiden.

Återvinning

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner. Det kan ju rimligen inte vara något som kommunen accepterar med tanke på krav på återvinning och miljötänk. Var skall vi i radhusområdet vända oss? Vi kommer inte ha tillgång till planerade soprum som tillhör lägenheterna.

Bygg med hjärta och konsekvensanalys

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Fortsätt med radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar. Restaurang och matbutik och ett trevligt torg. Gå runt i området, känn av vad som passar och fundera på hur det blir att bo i de respektive byggnaderna. Vill du bo i radhuset och få insyn i din trädgård? Vill du att barnen skall leka där trafiken ökar drastiskt? Vill du stå vid en busshållplats som inte får rum med alla resenärer? Vill du att dina barn ska få plats på förskola och skola? (Det blir ju ett stort problem för kommunen) Vill du ha tillgång till

parkeringsplats, eller åka runt och leta och därmed öka utsläpp av avgaser? Vill du sitta fast i köer för att ta dig till och från bostaden? Jag är inte emot en utbyggnad och förbättring av området, men tänk på konsekvenserna både för de som bor i området nu och de som kommer flytta hit. Gör det på ett bra och inbjudande sätt.

Boende 69, dnr 159

Med anledning av planerad nybyggnation i vårt närområde så vill vi som fastighetsägare härmed lämna följande invändningar och synpunkter:

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger föreslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket var en viktig anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Förskolor och skolor

Något som även bör tas i beaktande för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Kulturhistoriska värden

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frånga detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

Boende 70, dnr 151

Beträffande byggnationen på Hemköps tomt.

Byggnadernas höjd

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag:

Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande "Träffstugan" försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt "berg i dagen".

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd.

Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Bifogat finns även en ny dom från HD. Saknar i analys och förarbeten hur denna planerade byggnation i närhet till radhusområde fungerar i relation till Högsta domstolens beslut om att om planbeskrivningen visar lägre hus ex radhus/villor så får det inte byggas på höjden "det räcker inte att titta på detaljplaner utan

man måste även utgå från den planbeskrivning som finns" (HD p266-22). I norra Sköndal är den beskriven för radhus."

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frångå detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

ARTIKEL: "Högsta domstolen stoppar två familjshus"

Ett nödrop om för stora bostadsprojekt i villaområden får gehör. Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus.

Det är heta känslor i storstädernas villaområden när byggbolag köper upp tomter och förtätar med ny bebyggelse. Det gäller inte minst i Stortorp, Huddinge, där villatomter skulle bebyggas med "tvåbostadshus" – alltså småhus för två familjer med varsin lägenhet i stället för vanliga enfamiljshus. Kommunen sa nej, men hos både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen blev det ja till bygglov, vilket lett till en lång rättsprocess som nyligen avgjordes i Högsta domstolen.

Enligt Huddinge har redan Attefallslagstiftningen "omkullkastat samhällsplaneringen" så att kommunen inte längre kan styra var i kommunen det byggs, något som fått "stor negativ inverkan på infrastruktur". Att i det läget även behöva ge bygglov för

tvåbostadshus på tomter för enfamiljshus, skulle urholka kommunens plan-monopol ännu mer, resonerade byggnadsnämnden. Byggbolaget som ville uppföra tre hus på tre villatomter med totalt sex lägenheter och tre källarplan, har stått på sig med hänvisning till att detaljplanen tillåter "BFII" – fristående bostadshus i två våningar. "Hela huset försörjs av samma tekniska system och hela huset uppförs samtidigt och består endast av en husdel", förklarar bolaget, som heller inte ser att detaljplanen begränsar antalet lägenheter i sådana hus.

Men nu klargör HD att det inte räcker med att bara titta på detaljplanen, utan att man också måste läsa den planbeskrivning som utarbetades och ursprungligen låg till grund för kommunalfullmäktiges beslut att anta planen 1968. I det aktuella fallet kan man då läsa att planen i Stortorp syftade till "bevarande av villastadskaraktären" och "komplettering med friliggande enfamiljshus." I Huddinge är Morgan Randall Svahn chef för bygglovsavdelningen. Han gläds över att HD nu gör det lättare för byggnadsnämnder och domstolar landet runt att tolka detaljplanerna. – De oklarheter som kan finnas hade i förlängningen kanske annars öppnat också för flerbostadshus i många villaområden. För just villaområden nämns ibland "fristående bostadshus" synonymt med "egna hem" och "villor" utan att definitionerna är tydliga. Det är inte reglerat i lag, men enligt myndighetspraxis kan fristående hus vara såväl enbostadshus som tvåbostadshus, något som både länsstyrelsen och Mark och miljödomstolen hade tagit fasta på när de sa ja till bygglov i Huddingefallet.

Högre instans, inklusive HD, gör dock klart att när planbeskrivningen talar om enbostadshus ska fristående hus i detaljplanen inte tolkas som att det också går att bygga tvåbostadshus. Även om den aktuella HD-domen ger auktoritet åt kommunernas detaljplanering, kvarstår att Attefallsreglerna ger många undantag. En annan HD-dom visade i fjol att den som vill bygga ett tvåbostadshus, kan göra det genom att söka bygglov för ett enbostadshus. När det väl står klart, hindrar inte lagen att huset delas upp i två separata lägenheter, och därtill kan man även få bygga en tredje lägenhet i form av separat Attefallshus på villatomten. – Det mest betydelsefulla med den nya HD-domen är att vikten av planbeskrivningen som underlag höjs för att kunna göra en rättvis och bra tolkning av vad som kan byggas i ett område, säger Morgan Randall Svahn.

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen - infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata.

Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller.

Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra genom Pudelgränd och inte vända.

Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler

behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd!

Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter som redan finns när man bygger ut ett område?

Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandåkraskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed

behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter:

Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag användes återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Även Vinthundsvägen kommer att få en stor trafikökning. Som avfarten på 73:an mot Sköndal och Tyresö ser ut idag väljer många

att köra via Bogårdvägen och Vinthundsvägen. Med all denna nya bostadsproduktion och tusentals fler människor i området kan enorma trafikproblem uppstå.

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frångå detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus

För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.

En annan viktig aspekt innan marken godkänns för ombyggnation överhuvudtaget är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget. Av de inräknade undersökningar som ligger till grund för det sammanställda PM som bifogats är fyra av

sex undersökningar genomförda inför att radhusen uppfördes 1966, och alltså över femtio år gamla. De övriga två är genomförda för att undersöka den östra sidan av Gamla Tyresövägen, ej den västra, och det finns ej uppgifter om namn på firmor som utfört dessa undersökningar. Det PM som behandlas inför beslutstagandet inför byggstart bygger enbart på s.k. bedömningar kring fyllnadsmassor, lermassor samt grundvattenmätningar. I det PM angående geoteknologi kan vi läsa att pålning samt grundförstärkning rekommenderas då fyllningsmassor är okända. Vad detta kan innebära för den kringliggande bebyggelsen som är byggd på samma fyllningsmassa tas inte upp i det befintliga PM:t.

Utdrag ur PM: "8.6 REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT PROJEKTERING Eftersom inga undersökningar har utförts för det aktuella projektet är redovisade tolkade jordlager mycket osäkra. Uppgifter om jordlagrens hållfasthetsegenskaper är mycket knapphändiga och därför ej tillräckliga. Uppgifter om jordens sättningsegenskaper saknas helt. Inför fortsatt projektering måste vanliga geotekniska undersökningar såsom sonderingar och provtagningar utföras så att jordlagerföljder, hållfasthets och sättningsparametrar blir utredda samt grundvattennivåer kontrollerade. Mätning av radonhalter görs lämpligen i samband med detta."

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Högsta domstolen stoppar tvåfamiljshus Ett nödrop om för stora bostadsprojekt i villaområden får gehör. Högsta domstolen har beslutat att "tvåbostadshus" inte ska få bygglov när planbeskrivningen betonar enfamiljshus. men enligt myndighetspraxis kan fristående hus vara såväl enbostadshus som tvåbostadshus, något som både länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen hade tagit fasta på när de sa ja till bygglov i Huddinge-fallet. Högre instans, inklusive HD, gör dock klart att när planbeskrivningen talar om enbostadshus ska fristående hus i detaljplanen inte tolkas som att det också går att bygga

tvåbostadshus. Även om den aktuella HDdomen ger auktoritet åt kommunernas detaljplanering, kvarstår att Attefallsreglerna ger många totalt sex lägenheter och tre källarplan, har stått på sig med hänvisning till att detaljplanen tillåter ”BFII” – fristående bostadshus i två våningar. ”Hela huset försörjs av samma tekniska system och hela huset uppförs samtidigt och består endast av en husdel”, förklarar bolaget, som heller inte ser att detaljplanen begränsar antalet lägenheter i sådana hus. Men nu klargör HD att det inte räcker med att bara titta på detaljplanen, utan att man också måste läsa den planbeskrivning som utarbetades och ursprungligen låg till grund för kommunalfullmäktiges beslut att anta planen 1968.

I det aktuella fallet kan man då läsa att planen i Stortorp syftade till ”bevarande av villastadskaraktären” och ”komplettering med friliggande enfamiljshus.” I Huddinge är Morgan Randall Svahn chef för bygglovsavdelningen. Han gläds över att HD nu gör det lättare för byggnadsnämnder och domstolar landet runt att tolka detaljplanerna. – De oklarheter som kan finnas hade i förlängningen kanske annars öppnat också för flerbostadshus i många villaområden. För just villaområden nämns ibland ”fristående bostadshus” synonymt med ”egna hem” och ”villor” utan att definitionerna är tydliga. Det är inte reglerat i lag, Det är heta känslor i storstädernas villaområden när byggbolag köper upp tomter och förtätar med ny bebyggelse. Det gäller inte minst i Stortorp, Huddinge, där villatomter skulle bebyggas med ”tvåbostadshus” – alltså småhus för två familjer med varsin lägenhet i stället för vanliga enfamiljsvillor. Kommunen sa nej, men hos både länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen blev det ja till bygglov, vilket lett till en lång rättsprocess som nyligen avgjordes i Högsta domstolen.

Enligt Huddinge har redan Attefallslagstiftningen ”omkullkastat samhällsplaneringen” så att kommunen inte längre kan styra var i kommunen det byggs, något som fått ”stor negativ inverkan på infrastruktur”. Att i det läget även behöva ge bygglov för tvåbostadshus på tomter för enfamiljshus, skulle urholka kommunens planmonopol ännu mer, resonerade byggnadsnämnden. Byggbolaget som ville uppföra tre hus på tre villatomter med undantag. En annan HD-dom visade i fjol att den som vill bygga ett tvåbostadshus, kan göra det genom att söka bygglov för ett enbostadshus. När det väl står klart, hindrar inte lagen att huset delas upp i två separata lägenheter, och därtill kan man även få bygga en tredje lägenhet i form av separat Attefallshus på villatomten. – Det mest betydelsefulla med den nya HD-domen är att vikten av planbeskrivningen som underlag höjs för att kunna göra en rättvis och bra tolkning av vad som kan byggas i ett område.

Övriga

Privatperson 1, dnr 38

Välkommet, snyggt och välbehövligt tillskott! Bygg! Det behövs bostäder i Stockholm! Toppen.

Privatperson 2, dnr 46 och 59

Bra förslag i stort. Bra med kvarter. Minska inte volymen. Området som byggs här och norr om bör ses som en förlängning av "Skarpnäcksstaden" som började byggas på Skarpnäcksfältet på 80-talet och således anpassa sig mer till det existerande på sättet jag kommer beskriva nedanför. Dock är det viktigt att det också är en "samtida tolkning och vidareutveckling" som planbeskrivningen säger.

Den höga byggnaden ska relatera till de två existerande höghusen. Då tycker jag i framtiden att man bör tänka att de befintliga höghusen i Skarpnäcksstaden har en ojämn och varierande fasad med olika djup och att de snarare är en förlängning av byggnaderna bredvid än ett helt eget torn. Taken är också varierande och intressanta. Det minsta man kan göra är att ge det nya ett sadeltak. Det är bra att det är högt dock.

Inga tak bör vara platta. Det är inte estetiskt tilltalande och en extra våning av bostäder hade kunnat få plats om man hade sadeltak. Dessutom skapar det inte en någon övergång mellan radhusen och lägenheterna och det behöver inte finnas. Det är också lite meningslöst att anpassa sig till gulklassade byggnader enligt stadsmuseets klassificering, då de inte har något större kulturellt värde.

Parkeringshuset bör ha ett så litet avtryck som möjligt. Parkeringstalet bör också vara lägre. 0,5 platser per lägenhet är högre än i Skarpnäcks gård stadsdel som ligger på 0,46 trots att det även inkluderar villorna och radhusen i Pungpinan där bilinnehavet är högre. (Källa: Socioekonomiskt faktablad med karta – Stockholms stad) Det är oansvarigt och emot stadens mål att minska biltrafiken att höja bilinnehavet på det här sättet. För att motivera ett ännu lägre parkeringstal bör man verkligen bygga den södra uppgången på tunnelbanan som har föreslagits tidigare.

För att göra boendekvaliteten så bra som möjligt så bör kvarter B vara slutet då det är riktat mot Tyresövägen och att sluta kvarteret kommer minska ljudnivåerna på innergården. Även de andra

innergårdarna kan slutas mer för samma anledning. Vill man kunna gå igenom ändå kan man göra som södra ändan av Matparken med passager genom byggnaden.

På tal om Tyresövägen så bör man i längden se om det går att göra något åt den, som att gräva ner den eller göra om den till en stadsgata som man vill göra med Örbyleden. Bör såklart göras i samverkan med Trafikverket som äger vägen.

Områdets framtid bör vara att man även bebygger området öster om Gamla Tyresövägen och hittar en mindre plats-slösande lösning på påfarterna på Tyresövägen. Man bör också se hur man kan utveckla Skarpnäcks industriområde till mer blandad bebyggelse.

Koloniområdena norr om bör man ändra detaljplanen på för att göra om till kvartersstad. Gråhundsvägen förlorar sitt syfte som en väg in till radhusens parkeringar när man gör om Gamla Tyresövägen till en stadsgata. Då kan man bara ha infarter till parkeringarna direkt ifrån Gamla Tyresövägen. Istället kan man ersätta Gråhundsvägen med smalhus så att Gamla Tyresövägen har byggnader på båda sidor och blir ”inramad”.

Det är bra med mycket volym och många bostäder. Det är bra att förskolan byggs som en del av kvarteret och inte en separat byggnad. Det är en mycket effektivare lösning och fler förskolor bör byggas så.

Jag har bifogat 3 bilder från det nya området i Sorgenfri i Malmö som jag tycker att man bör ta som inspiration för området i norra Sköndal.

Rent konkret bör man kolla på variationen i balkongmotiven och taklandskapet. Även materialval som tegel och plåt. Samt de stora bottenvåningarna och de smala, lugna, gång- och cykelvänliga gatorna.

Allt detta påminner om en modern version av Skarpnäcksstaden som man har som mål att detta nya område ska vara. Husen här bör dock ha en högre snitthöjd eftersom Stockholm är en större stad än Malmö.



Privatperson 3, dnr 70

Jag tycker planen ser väldigt bra ut. Det kommer att levandegöra området och skapa bättre kopplingar mot Skarpnäck. Bra och varierande arkitektur. Kul med ett högre hus som markerar entrén.

Privatperson 4, dnr 94*Byggnadernas höjd*

Förslaget innefattar byggnader om 5 – 6 våningar ut mot Pudelgränd med endast en gatubredd mot radhusområdet på Pudelgränd och hela vägen förbi kvarter B med förskola.

Synpunkter: Förslaget tar inte hänsyn till vårt radhusområde om maximalt 2 våningars höjd och rimmar illa med befintlig karaktär av radhusområde. Övergången blir drastisk och de föreslagna byggnaderna är på tok för höga. Detta ger en känsla av insyn och att vara övervakad. Solstudien ses inte som trovärdig och våra radhusfastigheter högst upp och närmast Pudelgränd kommer inte att ha morgonsol i sina trädgårdar. Balkonger förslås dessutom på fasaden mot vårt område vilket förstärker känslan av insyn och övervakning.

Motförslag: Sänk föreslagen bygghöjd till maximalt 2-3 våningar ut mot Pudelgränd. Ta bort balkongerna mot Pudelgränd.

Trafiksituationen – infrastrukturen

Skevrodret skall bebyggas med ca 450 lägenheter och därtill kommer Drevern 2 med lika många. En realistisk uppskattning ger vid handen att ca 2000 människor kommer att röra sig i området under rusningstid morgnar och kvällar. Pudelgränd blir genomfartsgata. Gångvägen förbi existerande ”Träffstugan” försvinner och i stället anger planförslaget anläggning av gångvägar över befintligt ”berg i dagen”.

Synpunkter: Planförslaget medför en mycket ökad belastning på vårt områdes vägar (Pudelgränd framförallt) och cykel/gångbanor och därmed ökat trafikbuller. Föreslagna parkeringsplatser i P-hus i kvarter C är för få. I samband med hämtning och lämning av barn vid den planerade förskolan kommer trafiken på Pudelgränd att kraftigt öka då föräldrar kommer att köra igenom Pudelgränd och inte vända. Befintliga allmänna kommunikationer (hållplats Norra Sköndal och T-bana Skarpnäck) är redan idag hårt belastade. Förslaget medför alltför många människor på en liten yta som skall transportera sig till och från området. De allmänna kommunikationerna kan inte svälja denna ökning.

Föreslaget antal parkeringsplatser i parkeringshuset är för litet alldeles oavsett hur man räknar på p-tal. Att inbilla sig att bil-pooler skall minska behovet av p-platser är absurt då även bilpooler behöver garage och parkeringsytor! Ingen kommer att åka över

halva stan för att hyra bil i en bilpool. En förutsättning för utnyttjande är att den ligger på rimligt gångavstånd! Gångvägen förbi Träffstugan är idag vår enda väg till busshållplatsen Norra Sköndal. Att ersätta denna med gångvägar över berget ("berg i dagen") kommer inte att fungera vintertid då vare sig Gatukontoret och/eller Parkförvaltningen har maskiner, personal eller pengar att vinterunderålla den tänkta sträckningen över ett berg. Detta skulle i så fall fordra handskottning av trapporna etc...

Motförslag: Pudelgränd skall inte tillåtas vara genomfartsgata. Parkering gatuparkering skall tillåtas på ena sidan Pudelgränd längs hela sträckningen. Vi har redan idag problem med otillåten parkering på samfällighetens område av besökare till Hemköp och långtidsparkering av bilar tillhörande boende i Skarpnäck. Skapa en gångväg förbi förskolan som kan vinterunderhållas.

Förskolor och skolor

Förskolan, dess gård och placering. En förskolegård bara 10 meter från våra tomtgränser på vår trädgårdssida är MYCKET för nära. Avsaknad av skolor, låg-, mellan- och högstadium.

Synpunkter: Flytta förskolan och dess gård bort mot Gråhundsvägen. Att skylla på 2 ekar som skall bevaras är inte seriöst! Skall man inte ta största möjliga hänsyn till de existerande boende och fastigheter om redan finns när man bygger ut ett område? Vårt radhusområde är under generationsväxling med ett antal barnfamiljer som flyttar in. Redan idag är Sandårskolan och Sköndalsskolan fullbelagda och tillfälliga baracker hyser skolbarn redan idag. Fler barn finns det inte plats för.

Motförslag: Flytta förskolan och särskilt dess gård mot Gråhundsvägen. Planera för skolor och bygg dessa innan byggstart av detta projekt.

Byggtiden

Byggtiden för projektet är mycket lång, enligt muntlig uppgift upp till 10 år. Under byggtiden kommer byggtrafiken att vara intensiv och ha infart via Pudelgränd.

Synpunkter: Idag arbetar vi alla möjliga tider på dygnet. De boende i vårt radhusområde arbetar dag, natt och kvällar och har därmed behov att kunna sova dagtid ibland vilket hittills gått utmärkt då området är lugnt, vilket kanske var en anledning till att man flyttade hit.

Motförslag: Planförslaget omfattar alltför många byggnader och lägenheter. Begränsa antal lägenheter och byggnadernas höjd för att därmed korta byggtiden.

Fastighetsvärdena

Radhusområdet har hittills varit ett lugnt område med mycket grönytor och man har kunnat släppa barnen att leka fritt. Detta har för många varit en viktig anledning att flytta hit. En sådan förtätning som föreslås innebär bortfall av radhusområdets karaktär som lugnt och fridfullt vilket torde negativt drabba fastighetsvärdena på radhusen. De som flyttat hit sist och förvärvat sitt radhus till ett högt pris drabbas förmodligen hårdast.

Återvinningsanläggningen på Hemköps parkering

Existerande återvinningsanläggning på Hemköps parkering försvinner.

Synpunkter: Planera redan nu för en ny återvinningsanläggning. Att hänvisa till att soprum kommer att finnas i de planerade fastigheterna vittnar, som vanligt, om bristande verklighetsförankring hos projektörerna. Idag används återvinningsanläggningen av hela radhusområdet samt av alla de som handlar och kommer med bil till Hemköp. Att då hänvisa till låsta soprum i de planerade fastigheterna (till för de boende i dessa planerade fastigheter) imponerar inte på någon.

Motförslag: Planera för en återvinningsanläggning i utkanten på området som också skall vara lätt tillgänglig med bil.

Slutsats

Vårt radhusområde tillförs inget positivt med den planerade utbyggnaden. Området har hittills varit ett fridfullt område där man kunnat släppa barnen fritt att leka, till och med på Pudelgränd. Skapa en nybyggnation som ger det befintliga radhusområdet mervärde och behållen karaktär i stället för att bara trycka ihop maximalt antal människor på en mycket liten yta. Varför inte radhusliknande byggnader, eller i alla fall maximalt byggnader om 3 våningar? Kanske planera för några restauranger och butiker i tillägg till en rejäl matvaruhall?

Privatperson 5, dnr 160

Området "Norra Sköndal", väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som "Gult" enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frånga detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal.

Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal är byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området. Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus.

För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.

En annan viktig aspekt innan marken godkänns för ombyggnation överhuvudtaget är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget. Av de inräknade undersökningar som ligger till grund för det sammanställda PM som bifogats är fyra av sex undersökningar genomförda inför att radhusen uppfördes 1966, och alltså över femtio år gamla. De övriga två är genomförda för att undersöka den östra sidan av Gamla Tyresövägen, ej den västra, och det finns ej uppgifter om namn på firmor som utfört dessa undersökningar. Det PM som behandlas inför beslutstagandet inför byggstart bygger enbart på s.k. bedömningar kring fyllnadsmassor, lermassor samt grundvattenmätningar. I det PM angående geoteknologi kan vi läsa att pålning samt grundförstärkning rekommenderas då fyllningsmassor är okända. Vad detta kan innebära för den kringliggande bebyggelsen som är byggd på samma fyllningsmassa tas inte upp i det befintliga PM:t.

Utdrag ur PM: "8.6 REKOMMENDATIONER INFÖR FORTSATT PROJEKTERING Eftersom inga undersökningar har utförts för det aktuella projektet är redovisade tolkade jordlager

mycket osäkra. Uppgifter om jordlagrens hållfasthetsegenskaper är mycket knapphändiga och därför ej tillräckliga. Uppgifter om jordens sättningsegenskaper saknas helt. Inför fortsatt projektering måste vanliga geotekniska undersökningar såsom sonderingar och provtagningar utföras så att jordlagerföljder, hållfasthets och sättningsparametrar blir utredda samt grundvattennivåer kontrollerade. Mätning av radonhalter görs lämpligen i samband med detta.“

Något som även bör tas i beaktning för stadsbyggnadskontoret inför den planerade nybyggnationen är den totala avsaknad av skolplatser inom Sköndal. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet Sköndal.

Privatperson 6, dnr 157

I området råder för närvarande en otrolig brist på skolplatser. Hela området Lilla Sköndal (mellan Stora Sköndal och Tyresövägen) har byggts helt utan skola och områdena i och kring Sköndals centrum har förtätats med flera höghus utan att skolorna i området blivit fler. Både Sköndalsskolan och Sandåkraskolan har utökat sina platser till bristningsgränsen och båda skolorna har långa köer. En generationsväxling pågår i detta nu i de befintliga radhusen i Norra Sköndal. Det medför att ett stort antal barn som i nutid eller närtid ska bli garanterad skolplats inom ett rimligt avstånd i stadsdelen. I detta nu är skolorna överbelagda. För att en ny skola ska påbörjas tar det cirka tio år från att förslag godtas till ett första spadtag i marken genomförs, plus byggnationstid. Även om detta är en fråga för Utbildningsförvaltningen är det hög tid att samverka för att området ska kunna uppfylla de krav boende i området har rätt till i form av skolplats i närområdet.

Jag tycker också att en viktig aspekt är att ingen geoteknisk undersökning har utförts inför planerandet av bygget.

Jag tycker också man ska beakta att området ”Norra Sköndal”, väster om Gamla Tyresövägen, är klassat som ”Gult” enligt Stadsmuseet. Detta gör att vi fastighetsägare inom Norra Sköndal bör hålla oss till t.ex. vissa färger på husen (brun, mörkröd och

svart) för att det inte ska påverka karaktären av området. Att frångå detta till det mer karaktäristiska tegel som Skarpnäck innehar hör därför inte hemma på den västra sidan av Gamla Tyresövägen och värnar inte om den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Om nybyggnation ska genomföras på den västra sidan av Gamla Tyresövägen bör de nybyggda fastigheterna gå i samma toner som den befintliga bebyggelsen i Norra Sköndal. Kulturhistoriskt är området Norra Sköndal byggt 1968-1970 och planerat efter flygfältet som då låg på den östra sidan av Gamla Tyresövägen. Därför består samtliga fastigheter i Norra Sköndal av en- och tvåvåningshus, s.k. låghus. Ändras områdets karaktär medför det att en stor del av det kulturhistoriska arvet går förlorat. Spårbarheten kring kulturhistoriska arv skulle försvinna helt genom att skapa en bebyggelse med höghus i området.

Ett nybyggt område som tar hänsyn till den befintliga karaktären i form av höjd på bebyggelse skulle istället bidra till att förstärka och värna om det kulturhistoriska arvet för att kunna föra historien vidare till framtiden genom att bevara områdets karaktär av låghus. För att jämföra med den planerade bebyggelsen öster om Gamla Tyresövägen, det område som faktiskt ligger inom området Skarpnäck byggt 1980 och framåt, ligger den inte inom ett gulmarkerat område med kulturhistoria på samma sätt som området Norra Sköndal. Därför behöver det planerade bygget öster om Gamla Tyresövägen inte ta hänsyn till redan befintlig och kulturhistorisk bebyggelse likt den planerade bebyggelsen väster om Gamla Tyresövägen. Allt detta då Skarpnäck är byggt efter att det dåvarande flygfältet i Skarpnäck inte vidareutvecklades och därför kunde områdets karaktär bli annorlunda gentemot Norra Sköndal, väster om Gamla Tyresövägen. Återigen, att frångå områdets karaktär med låghus inom Norra Sköndal på den västra sidan är att göra ett stort avkall på ett kulturhistoriskt värde.