

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Sättra centrum (Högsättra 10, Djursättra 3 m.fl.) i stadsdelen Sättra, Dp 2018-15- 976

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande.....	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund	4
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	16
Övriga remissinstanser	23
Sakägare enligt fastighetsförteckning	25
Övriga, ej sakägare	27
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	32
Föreslagna förändringar.....	33

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra rivning av befintlig centrumanläggning och anläggande av ett nytt torg som inramas av nya bostadshus med sammanlagt ca 600 lägenheter, samt lokaler i bottenvåningarna mot allmänna platser.

Planförslaget sändes ut på samråd under perioden 2 april 2020 till 14 maj 2020. Under samrådet har 32 yttranden inkommit, varav 11 yttranden är utan erinran. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller byggnadernas volym och placering, dagvattenhantering, trafik, teknisk infrastruktur, ansvarsfördelning, samt genomförande- och samordningsfrågor. Sakägare och övriga boende som framfört synpunkter har yttrat sig om framför allt byggnadernas volym, upplåtelseformer, trafik och genomförandefrågor.

Stadsbyggnadskontoret

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

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

- behov av anpassning av byggnadernas placering och volymer samt planstruktur med beaktande av områdets läsbarhet och stadsbild
- Tekniska frågor: Dagvattenhantering, MKN för vattenförekomst Mälaren, föroreningssituation, bullerexponering mot bostadsfasad och stomljud, geotekniska förhållanden.
- Behov av samhällsservice, inklusive skola.
- Räddningstjänstens framkomlighet
-
- behov av nytt läge för elnätstation inom planområdet samt behov av u-område för ledningar
- samordningsfrågor gällande utformning av allmän platsmark, trafik och teknisk infrastruktur

I övrigt kommer redaktionella justeringar och anpassningar ske av plankarta, planbeskrivning och underlag. Uppdaterade och kompletterande utredningar kommer att tas fram för att tillgodose inkomna yttranden.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra rivning av befintlig centrumanläggning och anläggande av ett nytt torg som inramas av nya bostadshus med sammanlagt ca 600 lägenheter, samt lokaler i bottenvåningarna mot allmänna platser. Detta förbättrar kopplingarna för gång och cykel på lokal nivå genom Sättra och förbinder Sättra centrum's östra delar med b.la. Sättradalsparken och Sättra naturreservat i väster.

Syftet med detaljplanen är även att de allmänna platserna och i synnerhet det nya torget ska ha stora urbana värden, vara varierade och upplevas som trygga fria från baksidor. Torget ska omges av levande bottenvåningar i byggnader med hög arkitektonisk och materialmässig kvalitet. Den nya bebyggelsen ska framstå som ett tydligt tillägg till den befintliga bebyggelsen och utgöra början på en ny årsring i Sättra. Syftet är också att skapa ett ökat lokalt befolkningsunderlag för service och folkliv genom att bebyggelsen ges en förhållandevis hög exploateringsgrad. Sett från torget ska bebyggelsen inte upplevas som påträngande och visuellt störande. Trafikmängderna på torget ska minimeras med genomtänkt utformning av den anslutande, nya lokalgatan avseende material och grönska.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2 april 2020 till 14 maj 2020. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Planförslaget visades även i Skärholmens stadsdelsförvaltning och i Sättra centrum, de tider då lokalerna hade öppet. Planen genomförs med standardförfarande. Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i tisdagen den 31 mars 2020. På grund av coronapandemin (covid-19) beslutade stadsbyggnadskontoret att inte hålla publika möten under samrådstiden. Ett livesänt informationsmöte hölls av stadsbyggnadskontoret den 28 april 2020. Sändningen var teckentolkad och bestod av dels en presentation av samrådsförslaget och dels en frågestund.

Informationsmötet visades på projektsidan på webbplatsen Stockholm växer, www.vaxer.stockholm.se. Informationsmötet spelades in och fanns tillgänglig på youtube även efter livesändningen.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk att föreslagen utformning av planen innebär att:

- MKN för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- Att bebyggelsen kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa avseende förorenade områden och buller eller säkerhet och risken för säkerhet och olyckor avseende geoteknik, urspårningsrisk från tunnelbanan och räddningstjänstens tillgänglighet.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10§ PBL.

Nedan redovisas en sammanställning av Länsstyrelsen yttrande kring ovanstående punkter.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen upplyser om att kommunen inför granskningsskedet behöver redogöra för recipientens status, vilka miljö kvalitetsnormer som gäller för recipienten, miljöproblem, de åtgärder som krävs för att MKN ska kunna följas, samt visa att den minsta åtgärdsnivån för hantering av dagvatten är säkerställd i planhandlingarna. Eftersom en beskrivning och bedömning gällande hur kommunen avser att följa MKN saknas i planhandlingarna kan inte Länsstyrelsen bedöma om planen kommer att kunna följa MKN eller inte.

Länsstyrelsen upplyser om att miljö kvalitetsnormer för recipienten ska redovisas enligt vattenförvaltningen, men också enligt fisk- och musselvattenförordningen. Länsstyrelsen vill upplysa att det senare inte finns beskrivet i bilagd dagvattenutredning.

Hälsa och säkerhet

Förorenade områden

Länsstyrelsen efterfrågar en kompletterande miljöteknisk undersökning för det utökade planområdet och som inte har provtagits. Remissinstansen påpekar även att ingen provtagning av klorerade lösningsmedel har utförts på grundvattnet inom hela planområdet.

Enligt Länsstyrelsens register över potentiellt förorenade områden har det legat en kemtvätt inom planområdet. De kemikalier som används vid kemtvätt kan ge negativa effekter på människors hälsa, skriver remissinstansen. Länsstyrelsen påpekar att de utifrån nuvarande underlag inte kan bedöma om marken är lämplig för sitt planerade ändamål.

Länsstyrelsen vill framföra att kommunen inför granskningsskedet behöver komplettera med följande:

- utföra de undersökningar som anges i den miljötekniska markundersökningen och i planbeskrivningen för att få en övergripande bild av föroreningssituationen. Särskild hänsyn behöver tas till flyktiga ämnen i mark och grundvatten. Resultatet av undersökningarna och markföroreningssituationen ska redovisas i planbeskrivningen.
- utföra undersökningar och eventuellt säkerställa åtgärder som visar att område G inte utgör någon risk för människors hälsa
- tydligt beskriva ställningstaganden, redogöra för eventuella risker och vilka åtgärder som avses utföras mot bakgrund av erhållna resultat i planbeskrivningen.

Buller

Länsstyrelsen påpekar att kommunen inför granskningsskedet behöver presentera en planlösning för de olika byggnaderna samt vilka bullernivåer det blir vid bostadsfasad och innanför olika typer av tekniska lösningar. Kommunen behöver även utveckla varför de maximala ljudnivåerna vid vissa byggnader är lika höga som de ekvivalenta ljudnivåerna. Länsstyrelsen vill upplysa om att antalet lägenheter skiljer sig i de olika dokumenten. Planbeskrivningen anger 600 bostäder medan bullerutredningen visar 400 lägenheter.

Geoteknik

Länsstyrelsen hänvisar till kommunens geotekniska utredning (Ramböll, 2020) och skriver att det i utredningen framgår att det behöver tas fram kompletterade geotekniska utredningar.

Länsstyrelsen vill upplysa om att det i detaljplanen ska vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter och eventuella restriktioner behöver skrivas in som planbestämmelse.

Planhandlingarna behöver kompletteras med följande:

- en tydligare redovisning av markförhållandena,

- en bedömning av vilken påverkan ett genomförande av planen med påförda laster från byggnader och konstruktion av överbyggnad av tunnelbanan kan innebära utifrån risken för ras och skred,
- hur geotekniska förhållanden kan komma att påverkas av ett förändrat klimat,
- samt behov av eventuella planbestämmelser.

Länsstyrelsen vill framföra att de utredningar som krävs för att säkerställa markens lämplighet för genomförande ska genomföras inom detaljplaneskedet. Remissinstansen påpekar att om det förekommer geotekniska risker, behöver kommunen redovisa förhållandena i planhandlingarna för att dessa ska kunna följas upp i bygglovsskedet. De åtgärder som kan komma att krävas ska regleras med tydliga planbestämmelser i plankartan, då den är juridiskt bindande.

Länsstyrelsen anser att den byggrätt som planen medger endast får villkoras i mycket begränsad omfattning. Om det är oklart vilka åtgärder som krävs för att marken ska bli lämplig kan inte planbestämmelser med villkor för lov eller startbesked användas. För att villkor ska kunna användas behöver det vara utrett att det finns genomförbara åtgärder, preciserade och effektbeskrivna, som gör marken ändamålsenlig. Länsstyrelsen kan inte utifrån redovisat underlag bedöma om risk finns för ras och skred.

Risker kopplat till tunnelbanan – urspårning

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver i planbeskrivningen redovisa om risk finns för urspårning av tunnelbanetåg och vad en sådan påverkan skulle kunna innebära för de geotekniska förutsättningarna, samt byggnader, överdäckning med konstruktioner och bärighet. Om det finns behov av skyddsåtgärder så ska dessa regleras och säkerställas i detaljplan.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Länsstyrelsen hänvisar till Storstockholms brandförsvars yttrande och skriver att kommunen behöver säkerställa att räddningstjänstens synpunkter med hänsyn till insatsmöjligheter blir tillgodosedda innan ett antagande av detaljplanen.

Länsstyrelsen vill även framföra följande rådgivande synpunkter:

Lokala kulturmiljövärden

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget avviker från 1960-talets stadsplaneideal som finns i området. Förslaget kommer att försvåra läsbarheten av områdets karaktär och stadsbild, vilket leder till en

negativ påverkan på kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen anser att det till granskningsskedet bör analyseras hur tillkommande byggnadsvolymer och planstruktur påverkar kulturmiljövärden i Sättra i stort, istället för ensidigt fokus på centrumanläggningen. I planbeskrivningen framgår inte hur hänsyn har tagits till platsens kulturvärden, stadsbild och intresset av god helhetsverkan enligt 2 kap. 6§ PBL. Detta bör redovisas i granskningsskedet samt vilka avvägningar som har gjorts mellan kulturmiljövärden och andra allmänna intressen.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen lyfter frågan om social hållbarhet i detaljplanen och att planförslaget möjliggör för en blandning av upplåtelseformer, ökad tillgänglighet, förbättrade gång- och cykelmöjligheter, ökad trygghetsupplevelse, samt att området öppnas upp. Remissinstansen ser att planförslaget kan kompletteras med information om bostadsstorlekar inom området och hur dessa fördelar sig på upplåtelseform, även om detta inte kan styras i detaljplan. Det kan gärna beskrivas om hur detta förhåller sig till bostadsbehovet i kommunen samt inom stadsdelen.

Länsstyrelsen vill framföra att kommunen gärna får förtydliga om bostadsgårdarna som planeras på tak kommer att vara allmänna eller privata, vilket Länsstyrelsen ser är av betydelse för den sociala hållbarheten i området. I den fortsatta planprocessen kan kommunen utreda vindförhållanden ytterligare, eftersom detta kan påverka möjligheterna att utnyttja takgårdarna. Länsstyrelsen ser att kommunen även kan komplettera i text om hur service i form av exempelvis skolor kommer att tillgodoses mot bakgrund av en ökande befolkning i området.

Länsstyrelsen lyfter även övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet:

Formalia

Föroreningar

Länsstyrelsen vill framföra att de storstadsspecifika riktvärden från 2009 som anges i analysresultatet inte är aktuella. Det vore lämpligt om analysresultatet jämförs med de senaste siffrorna istället.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen ser gärna att kommunen stämmer av planbestämmelserna med sin bygglovsavdelning för att säkerställa att dessa har lagstöd och kan följas upp i bygglovsskedet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikförvaltningen vill framföra följande synpunkter:

Plankarta

Trafikförvaltningen ser positivt på planbestämmelsen om stomljud och vibrationer. Eftersom ny bebyggelse kommer att placeras nära infrastruktur (rulltrappor och hissar) vid tunnelbanan, föreslår remissinstansen att en planbestämmelse för installationsbuller kan läggas in i plankartan. Exempel på formulering kan vara ”Byggnader ska grundläggas och utformas så att stomljud från installationer inte överskrider Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller (FoHMFS 2014:13) i bostadsrum”.

Planbeskrivning

Enligt RUFS 2050 är aktuellt planområde utpekade som strategiskt stadsutvecklingsläge/primärt bebyggelseläge. Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med hur den förhåller sig till RUFS 2050, skriver Trafikförvaltningen.

Remissinstansen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med ett förtydligande om vilka ljudnivåer som den planerade bostadsbebyggelsen kommer att utsättas för. Detta bör göras för respektive trafikslag.

Trafikförvaltningen vill framföra att en text om buller från underhåll bör framgå av planbeskrivningen. Denna fråga behöver dock inte utredas närmare. Exempel på formulering kan vara ”Buller och stomljud från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att höra ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik. Planområdet ligger nära en station. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid utan resenärer på plattformen”.

Trafikförvaltningen bedömer att stomljud ska utredas i detaljplan och ser gärna att planbeskrivningen kompletteras med resultatet från en sådan utredning. Remissinstansen anser vidare att exploatören

ska ange avståndet mellan spårområde och planerad byggnad, utbredningen av nödvändiga entreprenadarbeten för att möjliggöra uppförandet av byggnaden samt arbetsområde.

Trafikförvaltningen ser gärna att planeskrivningen förtydligas i text avseende hur befintlig däckkonstruktion över tunnelbanespåret är tänkt att förstärkas.

Remissinstansen vill upplysa om att vid bebyggelse nära spårområdet gäller att inga öppningsbara fönster mot spår får förekomma samt att arbeten som ska utföras på utsidan av fasad ej får genomföras inom spårområdet. Planbeskrivningen bör kompletteras i text om hur detta underhåll är tänkt att genomföras.

Bullerutredning

Bullerutredningen utgår från nutida trafik men det redovisas inga uppgifter om vilken tågtyp, hastighet eller medellängd som används, samt framtida trafik. Trafikförvaltningen anser att kommunen bör använda SLs källdata för spårfordonen och göra om bullerberäkningen för tunnelbanan. Spåren i bullerutredningen ser inte ut att ligga på rätt plats. Trafikförvaltningen hjälper gärna till med prognoser, källdata och hastigheter.

Bullerutredningen anger att för stomljud är riktvärde för Stockholms stad 35 dBA. Trafikförvaltningen vill informera om att staden har återgått till 30 dBA maximal ljudnivå (SLOW) som riktvärde för stomljud.

Genomförande

Trafikförvaltningen vill upplysa om att innan byggnation påbörjas ska "blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafik" skickas in till trafikförvaltningen. Samordning ska ske med trafikförvaltningen. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen ska bekostas av exploatören.

SL:s föreskrifter ska följas. Framkomligheten för kollektivtrafiken ska säkerställas under hela byggtiden. Trafikförvaltningen ser ett behov av att reglera god framkomlighet gällande arbeten på och vid spåren innan planen antas.

Anläggningen ska utformas så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid underhåll av denna. Det ska finnas utrymme för åtkomst så att trafikförvaltningen kan underhålla spåranläggningen. Placering av etableringsobjekt ska godkännas av trafikförvaltningen.

Behov av vidare utredning och avtal

Trafikförvaltningen betonar vikten av att exploitören tar fram en redovisning om hur dagvattnet och översvämningsrisken är tänkt att hanteras. Dagvatten ska som regel alltid ledas bort från spårområdet. Trafikförvaltningen ser att det med nuvarande planförslag finns risk för dagvattenintrång i biljetthallen. Det finns risk för att skalskyddet kring biljetthallen även kommer att påverkas i och med att byggnader runt omkring rivs. Detta behöver inarbetas i planeringen.

Innan byggarbetet startar vill trafikförvaltningen att exploitören tar fram en riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret/tunneln. Detta framgår inte tillräckligt tydligt av planhandlingarna.

Trafikförvaltningen ser ett behov av ett förtydligande om hur överdäckningskonstruktionen ska förvaltas. Trafikförvaltningen vill informera om att de inte avser att äga eller förvalta en sådan konstruktion och att underhåll inte får riskera att påverka kollektivtrafiken. Innan detaljplanen antas behöver detta regleras. Remissinstansen upplyser om att det eventuellt kan behövas en öppning för tryckutjämning i kombination med planerad överdäckning. Trafikförvaltningen påpekar även att det saknas information om eventuella konstruktioner i spårnivå som behöver påkörningsskydd.

Utifrån planhandlingarna förstår trafikförvaltningen det som att krav ställs på hur fasaden och entrén till tunnelbanan ska se ut (C3). Det saknas information om hur detta påverkar förvaltningen. Om det krävs investeringar från trafikförvaltningen eller förändringar av fasaden för att den ska bli planenlig så behöver dessa frågor regleras med avtal innan planen antas. Genomförandet av planen förutsätter ett genomförandeavtal innan planens antagande.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Storstockholms brandförsvär identifierar följande risker:

- spårbunden trafik och urspårningsrisk avseende tunnelbanan kan medföra viss påverkan på byggnader inom delar av planområdet
 - suicidrisk
 - översvämningsrisk
 - ras och skred
 - olycksrisker som kan påverka överdäckningens konstruktion
- Ovanstående frågor är av vikt att hantera och utreda i planeringen.

Nedan redovisas en sammanfattning av de risker som SSBF påvisar:

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

SSBF hänvisar till länsstyrelsens rekommendationer om en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg och anser att detta bör vara en utgångspunkt för rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårningsrisk är en potentiell olycksrisk. SSBF bedömer att med hänsyn till delvis gynnsamma höjdskillnader samt att spårområdet inom planområdet utgörs av en station bör det vara tillräckligt att föra ett resonemang i planbeskrivningen om de risker som finns.

Överdäckning av tunnelbana

SSBF vill framföra att förändringen av centrumbyggnaden innebär en bättre utrymningssituation för tunnelbanan. I planhandlingarna framgår att torg ska uppföras ovanpå befintlig överdäckning. SSBF påpekar att det finns olycksrisker som kan påverka överdäckningens konstruktion på så vis att torgets bärlast hotas. Remissinstansen anser att det i planarbetet bör utredas vilka olycksscenarioer som kan påverka överdäckningskonstruktionen och som sedan bör beaktas i en konstruktionsutredning.

Suicidrisk

Remissinstansen konstaterar att spårområdesnära bebyggelse och eventuellt högre byggnader med takterrasser som är tillgängliga för allmänheten kan medföra risk för suicid. På grund av detta anser SSBF att frågan om suicidrisk bör lyftas under planarbetet. Exempel på åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning eller liknande.

SSBF:s bedömning gällande befarad risknivå

SSBF bedömer att risknivån inom delar av planområdet kan vara förhöjd med hänsyn till identifierade olycksrisker.

Möjlighet till räddningsinsatser

Framkomlighet/Tillgänglighet

SSBF ser positivt på att torget görs tillgängligt för räddningstjänstens fordon. Remissinstansen vill upplysa om att konstruktionen på torget behöver uppfylla kraven för BK2-väg för räddningstjänstens framkomlighet. SSBF kan inte utifrån nuvarande underlag bedöma om de dimensionerade värdena uppfyller kraven för BK2-väg. Eventuella bjälklag som inte är körbara bör markeras eller göras omöjliga att köra in på.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt underlaget planeras byggnaderna att utföras så att utrymning kan ske utan räddningstjänstens utrustning. SSBF vill framföra att en sådan utrymning, exempelvis genom implementering av Tr2-trapphus är att föredra.

Utredningar av hur ny bebyggelse påverkar utrymningsmöjligheter för befintlig bebyggelse

Under planarbetet anser SSBF att det bör utredas om planerade byggnader påverkar möjligheterna att utrymma berörda och omkringliggande fastigheter. Om planen kan innebära inverkan på exempelvis möjligheten att ställa upp räddningstjänstens stegutrusning behöver utrymningsmöjligheterna utredas vidare i planarbetet och säkerställas.

I närheten av träd

SSBF vill påpeka att träd och annan vegetation inte får hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats.

Komplexa objekt (höga byggnader)

Föreslagna höga byggnader ställer krav på utrymningslösningar och hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Dessa krav behöver uppfyllas särskilt i projekteringen. SSBF poängterar att det är viktigt att dialog förs med SSBF under projektets gång kring förutsättningarna för räddningsinsats. För undermarksanläggningar bör det i planprocessen tas hänsyn till dessa anläggningars behov av utrymningsvägar samt behov av brandgasventilation.

Brandvatten

SSBF vill framföra att hänsyn ska tas till tillgång av brandvatten vid ny bebyggelse.

Övrigt

SSBF ser gärna en fortsatt samverkan om det uppstår osäkerheter i hur ovanstående frågor ska beaktas i planprocessen.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Luftfartsverket (LFV)

Luftfartsverket har inget att erinra. LFV vill dock framföra att de inte har analyserat konsekvenserna för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplatsen kan riskera att bli påverkad av föreslaget. LFV upplyser om att berörda flygplatser bör tillfrågas som sakägare om byggnadsverk uppgår till över 20 meter eller om flygplatser av annan anledning blir påverkade av förslaget.

Bilaga bifogas till skrivelsen.

Ellevio AB

Ellevio vill framföra att föreslaget läge för ny nätstation inom planområdet inte är optimalt och att det finns en pågående diskussion om en annan alternativ placering. Med nuvarande förslag finns flera eldistributionsfrågor samt fastighetsrättsliga frågor för ledningsnätet som behöver lösas för att klara av planens elförsörjning. Ellevio påvisar att om placeringen av nätstationen kvarstår och elförsörjningsfrågorna tekniskt går att lösa, måste plankartan kompletteras med u-område på kvartersmark och anpassade till de kabelstråk som utgår från nätstationen.

Ellevio bedömer att regleringen inom E-område kan utgå ur plankartan, till förmån för den flexibilitet som behövs vid framtida byte av nätstation.

Ellevio lokalnät vill framföra att de vill bli kontaktade för fortsatt ledningssamordning samt dialog om elförsörjningsfrågor och nätstationsplacering. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och ska bekostas av beställare.

Bilagor bifogas till skrivelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planhandlingarna kompletteras med uppgifter om recipientens status, vilka miljö kvalitetsnormer som gäller för recipienten, samt vilka åtgärder som krävs för att MKN ska kunna följas. Dagvattenutredningen kompletteras i text med aktuella miljö kvalitetsnormer för recipienten enligt både vattenförvaltningen samt fisk- och musselvattenförordningen.

Miljötekniska undersökningen kompletteras så att den inkluderar utökat område inklusive provtagning av klorerade lösningsmedel på grundvatten inom hela planområdet.

Undersökningar enligt planbeskrivningen och den miljötekniska markundersökningen utförs i syfte att kartlägga föroreningsituationen. Särskild hänsyn tas till flyktiga ämnen i mark och grundvatten. Resultatet av undersökningarna ska inarbetas i planbeskrivningen. De storstadsspecifika riktvärden från 2009 som anges i analysresultatet i underlaget kommer att uppdateras till de senaste siffrorna.

Dagvattenutredningen kompletteras med en tydligare redogörelse om hur dagvattnet och översvämningsrisken ska hanteras, samt hur utformningen ska ske så att det inte föreligger risk för dagvattenintrång vid skyfall i exempelvis biljetthallen.

Planbeskrivningen kompletteras med information om planlösningen för de olika byggnaderna samt vilka bullernivåer som den planerade bostadsbebyggelsen kommer att utsättas för från respektive trafikslag. I planbeskrivningen utvecklas resonemanget om varför de maximala ljudnivåerna vid vissa byggnader är lika höga som de ekvivalenta ljudnivåerna.

Plankartan kompletteras med en planbestämmelse för installationsbuller. Trafikförvaltningens förslag på formulering läggs in i plankartan. Trafikförvaltningens förslag på formulering avseende buller från underhåll läggs in i text i planbeskrivningen.

Stomljud utreds närmare i detaljplan och planbeskrivningen kompletteras med resultatet från en sådan utredning.

Bullerutredningen kompletteras med uppdaterade beräkningar för tunnelbanan och enligt SL:s källdata för spårfordon. Utredningen kompletteras även med aktuellt riktvärde för stomljud, samt uppdateras avseende antalet bostäder, så att det överensstämmer med planbeskrivningens 600 bostäder.

Planbeskrivningen kompletteras i text med avstånd mellan spårområde och planerad bebyggelse.

Planbeskrivningen förtydligas i text avseende hur befintlig däckkonstruktion över tunnelbanespåret är tänkt att förstärkas.

Ett förtydligande görs i text i planbeskrivningen om hur underhåll är tänkt att genomföras på utsidan av fasad samt att inga öppningsbara fönster mot spår får förekomma.

Kommunen noterar att "blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafik" ska skickas in till trafikförvaltningen. Övriga genomförandefrågor kommer att beaktas i systemhandlingen samt i genomförandet av detaljplanen. Under planarbetet ska beaktas att god framkomlighet gällande arbeten på och vid spåren kan säkerställas.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med en tydligare redovisning av markförhållandena, samt hur geotekniska förhållanden kan komma att påverkas av ett förändrat klimat. Det kommer även att göras en bedömning av vilken påverkan ett genomförande av planen med påförda laster från byggnader och konstruktion av överbyggnad av tunnelbanan kan innebära utifrån

risken för ras och skred. I det fortsatta planarbetet kommer behovet av eventuella planbestämmelser i förhållande till ovan undersökas.

Undersökningar utförs och behov av åtgärder utreds för att säkerställa att område G inte utgör risk för människors hälsa. Planbeskrivningen kompletteras med tydligt beskrivna ställningstaganden, redogörelse för eventuella risker och vilka åtgärder som avses vidtas.

En kompletterande geoteknisk undersökning kommer att tas fram i syfte att undersöka risk för ras och skred samt säkerställa markens lämplighet. Resultatet ska redovisas i planbeskrivningen. En riskanalys ska tas fram för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret/tunneln och resultatet ska inarbetas i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning om risk finns för urspårning av tunnelbanetåg och vad en sådan påverkan skulle kunna innebära för de geotekniska förutsättningarna, samt byggnader, överdäckning med konstruktioner och bärighet. I det fortsatta planarbetet ska undersökas om det finns behov av skyddsåtgärder som i så fall regleras och säkerställs i detaljplan.

I planarbetet kommer det att studeras och identifieras vilka olycksscenarier som kan påverka överdäckningskonstruktionen. Det kommer även att undersökas hur överdäckningskonstruktionen är tänkt att förvaltas, om eventuella konstruktioner i spårnivå behöver påkörningsskydd, samt hur planens krav (C3 i plankartan) kommer att påverka trafikförvaltningen och behov av reglering i avtal. Frågan om suicidrisk kommer att studeras närmare under planarbetet.

Planbeskrivningen förtydligas med ett resonemang kring urspårningsrisk och förtydligande av att det inom planområdet finns gynnsamma höjdskillnader och en station som kan minimera riskerna.

Under planarbetet säkerställs att kraven för BK2-väg uppfylls. Behov av eventuella planbestämmelser kommer att ses över.

I planarbetet kommer även behov av planbestämmelse för att tillgodose behovet av Tr2-trapphus utredas.

Utrymningsmöjligheterna ska utredas vidare under planprocessen och säkerställas i projekteringen i dialog med SSBF. Tillgång till brandvatten kommer att studeras i projekteringen av projektet.

Eventuellt berörda flygplatser kommer att kontaktas gällande detaljplanen för att säkerställa att planförslaget inte medför negativa konsekvenser.

Till granskningsskedet kommer det att analyseras hur tillkommande byggnadsvolymer och planstruktur påverkar kulturmiljövärden i Sättra i stort. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning om hur hänsyn har tagits till platsens kulturvärden, stadsbild och intresset av god helhetsverkan, samt vilka avvägningar som har gjorts mellan kulturmiljövärden och andra allmänna intressen.

Planbeskrivningen kompletteras i text avseende hur planförslaget förhåller sig till bostadsbehovet i kommunen samt inom stadsdelen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en komplettering med bostadsstorlekar och fördelning av upplåtelseform inte är av relevans då frågan är svår att styra i detaljplan. Därför görs inte en sådan förändring i planhandlingarna.

Planbeskrivningen förtydligas i text avseende att bostadsgårdar på tak kommer att vara av privat karaktär. Vindförhållandena kommer att undersökas i fortsatt planprocess.

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av hur planförslaget förhåller sig till RUFS 2050.

Kommunen kommer att ha en fortsatt dialog med Ellevio för att säkerställa att elförsörjningsfrågor och fastighetsrättsliga frågor för ledningsnätet kan lösas. Under planarbetet studeras eventuellt behov av u-område på kvartersmark. Regleringen inom E-område utgår ur plankartan.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten (KLM)

Lantmäterimyndigheten vill framföra följande synpunkter:

Avgränsning av tunnelbanan

KLM påpekar att det saknas en nedre höjdangivelse för avgränsningen av spårområdet för tunnelbanan. Med nuvarande planförslag är all mark under spårområdet avsedd för kvartersmark för spårområdet för tunnelbana (ända ner till jordens medelpunkt).

P och g på plankartan

KLM vill framföra att redovisningen av både P (parkering) och g (gemensamhetsanläggning) på plankartan ger en otydlighet om hur parkeringsplatserna ska hanteras och att detta behöver förtydligas.

Utbredning av g3 och P-område

KLM upplyser om att området för g3 inte motsvarar det område som finns redovisat som P-område för A, B och D på plankartan.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till föreslagen bebyggelse men poängterar att det är viktigt att torget hålls bilfritt. Förvaltningen föreslår att det anläggs dynamiska hinder på angöringsgatan för att förhindra obehörig trafik på torget.

Flera från pensionärs- och funktionshinderrådet upplever att cykeltrafikanter kör i för höga hastigheter på de idag kombinerade gång- och cykelbanorna. Förvaltningen föreslår därför att trafikseparera gång- och cykelbanan närmast fasaden till hus E.

Stadsdelsförvaltningen ser mycket positivt på att detaljplanen bland annat betonar vikten av att skapa en trygg centrummiljö med bättre överblickbarhet och utan baksidor.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att kompletterande utredningar av grundvattnet och klorerade lösningsmedel utförs.

Miljöförvaltningen anser att planförslaget är väl genomarbetat och tydligt avspeglar den sociala hållbarhetsprofilen i Fokus Skärholmen. I planhandlingarna saknas uppgifter om att hållbarhetsprogrammet inom ramen för Fokus Skärholmen varit ett styrdokument för planarbetet.

Nedan redovisas en sammanställning av förvaltningens synpunkter.

Markföreningar

Förvaltningen vill framföra att utredningarna behöver kompletteras med nya grundvattenprovtagningar och porgasmätningar. Eftersom grundvattenprovtagningen inte var möjlig vid provtagningstillfället så är det inte utrett om klorerade lösningsmedel finns i grundvattnet. I övrigt bedömer nämnden att markundersökningen är tillräcklig för att bedöma platsens lämplighet.

Marken inom planområdet kommer att schaktas bort och rena massor återanvändas medan eventuella föreningar kommer att

omhändertas enligt stadens rutiner för efterbehandlingsprocessen. Förvaltningen upplyser om att de har upprättat ett ärende och kommer att övervaka processen genom tillsyn.

Buller och vibrationer

Förvaltningen poängterar att några lägenheter vid östra och södra fasaden på plan 11 till 16 i hus B får ekvivalent ljudnivå på upp till 62 dBA. Några av dessa kan uppfylla riktvärde genom att utnyttja norra fasaden som ljuddämpad sida. Flera lägenheter behöver åtgärder såsom indragna eller inglasade balkonger. Nämnden anser att bostäderna ska i första hand utformas med en bullerdämpad sida och att små lägenheter kan användas i enstaka fall. En så god ljudmiljö som möjligt bör uppnås utanför bostäderna.

Förvaltningen betonar vikten av att beakta risken för vibrationer och stomljud med hänsyn till byggnadernas placering inom tunnelbanans påverkansområde. Planbestämmelserna i plankartan säkerställer att frågan inte glöms bort i genomförandeskedet.

Miljöförvaltningen fattar detta beslut enligt delegation från miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig positivt till detaljplanens förslag att bostäder och lokaler för centrumändamål byggs i kollektivtrafikhärlägen och uppmuntrar till hållbart resande, samt att upplevelsen av trygghet kan öka genom funktionsblandningen. Trafikkontoret ser även positivt på ombildningen av Sättra centrum till ett mer attraktivt centrum med torg som omges av levande botten våningar.

I det fortsatta arbetet anser Trafikkontoret att det är viktigt att projektet tar med sig de förutsättningar och åtgärder som beskrivs för konstruktionen under *1. Sammanfattning i Utredning – konstruktion Sättra C*.

Nedan redovisas en sammanställning av Trafikkontoret yttrande.

Gator och trafik

Trafikkontoret poängterar att de ser en risk med att vändplanen tar upp för stor del av torgytan och att muren vid vändplanen påverkar både tryggheten och överblickbarheten negativt. Trafikverket ser gärna att möjligheterna till att göra torget helt bilfritt studeras vidare.

Planförslagets angöringsgata med tillhörande vändplan uppfyller inte angöringskraven om minst 25 meter. Trafikkontoret vill upplysa om nödvändigheten i att säkerställa att angöringskraven uppfylls.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret ställer sig positivt till ett finmaskigare gång- och cykelvägnät inom planområdet. Remissinstansen vill upplysa om att alla tillkommande gångbanor i området måste överstiga stadens minimimått om 2,5 meter. Särskilt viktigt är detta på Hållsättrastigen som idag är bilfri. I den nya sektionen tar biltrafiken en stor del av gatuutrymmet.

Trafikkontoret anser att cykling kan ske i blandtrafik på den nya gatan och betonar vikten av att cykling inte hindras eller försvåras i gatuutformningen och att cykelparkering placeras lättillgängligt och väderskyddat.

Tillgänglighet

I planbeskrivningen, under rubriken *Tillgänglighet*, saknas en beskrivning om hur tillgänglighetsmålen uppnås enligt BFS2011:5 med hänsyn till områdets kuperade karaktär.

I planförslaget föreslås trappningar vid torget. Trafikkontoret ser gärna att projektet studerar gatusektionernas lutning och dess omgivning för att undvika trappningar, eftersom dessa påverkar tillgängligheten negativt och ökar risken för fallolyckor. Trafikkontoret önskar att projektet studerar möjligheterna att göra gradängerna tillgängliga för alla.

Planområde

Trafikkontoret anser att plankartans bestämmelser om placering av entréer eller portik gör att planen tappar sin flexibilitet för framtida behov. Remissinstansen anser att detta endast bör framgå av planbeskrivningen och poängterar att en plankarta inte bör reglera mer än nödvändigt med hänsyn till detaljplanens syfte.

Trafikkontoret upplyser om att delar av trappan ser ut att hamna inom utpekad S-område. Om trappan har en viktig koppling till torget så anser trafikkontoret att trappan bör läggas utanför S-område och ses över i samband med framtida utformning.

Remissinstansen hänvisar till Trafik PM i planhandlingarna och belyser att föreslagna sektioner redovisar minimimått för bil och gående och att utrymme för belysning saknas i detta sammanhang. Detta skulle innebära att gångbanebredden kan komma att minskas

och därmed understiga Stockholms minsta breddmått om 2,5 meter. Trafikkontoret informerar om att planförslagets angöringsgata med två 90-graders svängar med huskroppar tätt inpå, kan leda till risk för svep- och backrörelser. Trafikkontoret önskar därför att projektet studerar en alternativ sektion som kontrolleras med körspårsanalys.

Trafikkontoret hänvisar till plankartan och anser att bestämmelsen om fri höjd om minst 3,5 meter sam utskjutande byggnadsdelar om högst 1,6 meter över allmänna platser försvårar möjligheterna till en eventuell reglering av gatan. Remissinstansen vill även upplysa om att större delen av ytan med planbestämmelsen GATA redan idag är detaljplanelagd som gatumark och önskar ett klargörande om vad som föranleder denna bestämmelse.

Drift och underhåll

Trafikkontoret informerar om att föreslagen utformning av gradängerna inte medger något vinterunderhåll och att utrymme för snöupplag saknas. Remissinstansen poängterar att utrymmet runt vändplanen behöver utformas på så sätt att risken för skada på såväl backande/vändande fordon som pollare minskas.

Trafiksäkerhet

I planbeskrivningen saknas enligt Trafikkontoret en redovisning om vilka åtgärder som projektet har studerat för att skapa trygga och säkra skolvägar. Remissinstansen lyfter problematiken med angöringsgatans trånga sektioner och risk för komplexa backsituationer för stora fordon samt olycksrisk. Trafikkontoret ser därför gärna att sektionerna studeras vidare i projektet.

Buller

Trafikkontoret informerar om att indata för vägtrafik till bullerberäkningarna för prognosår 2040 utgår från dagens skyltade hastigheter. Remissinstansen påpekar att det kommer att införas nya hastighetsgränser på huvudgatorna inom stadsdelsnämnsområdet. Dagens hastigheter 30, 50 och 70 km/tim kommer att ersättas med nya hastigheter 30, 40 och 60 km/tim.

Parkering

Cykelparkering

I Trafikutredningen framgår att parkeringstalet för cykel föreslås till minst 3 cyklar/100 kvm BTA för lägenheter. Trafikkontoret noterar att denna information inte framgår av planbeskrivningen och önskar att parkeringstalet redovisas som ett exakt tal.

Remissinstansen ser gärna att det förtydligas om vilket parkeringstal som gäller för lokalerna i bottenvåningarna för centrumändamål. Trafikkontoret önskar ett högre parkeringstal samt att parkeringarna planeras nära entréer, har väderskydd och erbjuder möjlighet till ramlåsning, samt utrymmen för lådcyklar och lånecyklar.

Bilparkering

Trafikkontoret ser gärna att parkeringstalet för bil redovisas i planbeskrivningen. I planbeskrivningen bör det även framgå en redovisning av lägesbaserat och projektspecifikt tal samt mobilitetsåtgärder för respektive byggaktör, skriver Trafikkontoret.

Remissinstansen upplyser om att parkering bör ordnas på kvartersmark. Särskilt gäller detta fastigheten för planerat vårdboende då det ofta finns ett större behov av parkering för rörelsehindrade.

Kulturförvaltningen, Stadsutvecklingsenheten

Stadsutvecklingsenheten anser att planen bör omarbetas gällande byggnadernas höjder och till viss del närheten till skivhusen. Sätra centrum kulturarhistoriska värden, med fokus på skivhusens synlighet i landskapet samt utblickar, påverkas negativt av det nuvarande förslagets byggnadshöjder och husens placering. Detta gäller särskilt hus A och G i planförslaget.

Stadsutvecklingsenheten upplyser om att inför en eventuell rivning av Sätras centrumanläggning bör centrumbyggnaden dokumenteras. En kompletterande dokumentation inklusive bedömning av konstverkens konstnärliga samt kulturhistoriska värden av den byggnadsanknutna konsten i Sätra centrum är nödvändig i den fortsatta plan- och byggprocessen, skriver stadsutvecklingsenheten. Remissinstansen anser även att förutsättningarna för att bevara konsten i Sätra centrum bör utredas.

I frågan om hanteringen av den byggnadsanknutna konsten kan dialog föras med konstnären eller konstnärens anhöriga. Stockholms konst bör kontaktas i frågor som gäller offentlig konst och som ägs av Stockholms stad. Region Stockholm bör kontaktas om konsten i tunnelbanan kan påverkas av planförslaget.

Stadsutvecklingsenheten ser att det i det fortsatta planarbetet finns förutsättningar att lyfta kulturlivsfrågor för att främja socialt värdeskapande aspekter i Sätra, exempelvis att skapa möteslokaler för civilsamhället, lokaler för olika kulturaktiviteter samt att lyfta barn- och ungdomsperspektivet. Stadsutvecklingsenheten informerar om att de gärna deltar i ett sådant arbete, parallellt med planprocessen, initierade av planavdelningen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan, med erinran om att huset om 16 våningar bör utgå ur förslaget. Remissinstansen ser positivt på den uppdelade volymbearbetningen i lägre och högre byggnadsdelar. Rådet poängterar dock att husens maximala höjd inte bör överstiga 11-12 våningar i en omgivning med i huvudsak låg bebyggelse.

Skönhetsrådet anser att det föreslagna plankonceptet är väl utfört i sina grundprinciper. Trots att Sättra centrum är grönklassat av stadsmuseet, är det idag så pass förvanskat att rådet ser det möjligt att riva den till förmån för en omsorgsfullt gestaltad torgmiljö samt förbättrade rörelsemöjligheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankartan kompletteras med en nedre höjdangivelse för avgränsningen av spårområdet för tunnelbanan. Plankartan ses över avseende bestämmelserna P och g så att det finns en tydlighet i hur parkeringsplatserna ska hanteras. Även utbredningen av g3- och P-området som finns redovisat för A, B och D ses över.

I systemhandlingen kommer behov av hinder på angöringsgatan att undersökas närmare i syfte att förhindra obehörig trafik på torget. Vad gäller möjligheten att göra torget helt bilfritt, kommer projektet fortsättningsvis att utgå ifrån samrådsförslaget för en vidare bearbetning, samt arbeta för att trafik på torget kan minimeras. Område med bestämmelse GATA utgår ur planen då det redan idag är planlagt som gata.

Projektet kommer att se över gatusektionernas lutning och tillgänglighet inom planområdet, för ökad säkerhet och framkomlighet. Föreslagna trappningar kommer att studeras närmare så att de blir tillgängliga för alla. En alternativ gatusektion med körspårsanalys studeras, i syfte att minimera risk för svep och backrörelser på föreslagen angöringsgata.

Vad gäller placering av entréer eller portik, bedömer stadsbyggnadskontoret att det i plankartan behöver finnas bindande planbestämmelser för att uppfylla detaljplanens syfte om aktiva bottenvåningar. En beskrivning om planbestämmelserna redovisas även i planbeskrivningen.

Möjligheten att trafikseparera gång- och cykelbanan närmast hus E kommer att undersökas närmare i systemhandlingen. I systemhandlingen studeras även potentiella utrymmen för snöupplag, vinterunderhåll av gradängerna, samt utformningen av

angöringsgatan med tillhörande vändplan så att det uppfyller angöringskraven och inte innebär komplexa backsituationer.

I det fortsatta planarbetet samt i systemhandlingen kommer det studeras om det krävs en ändring i plankartan avseende minsta fri höjd och utskjutande byggnadsdelar.

Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning om vilka åtgärder som projektet har studerat för att skapa trygga och säkra skolvägar inom planområdet.

Parkeringstalet för cykel är satt enligt riktlinjer i Fokus Skärholmen. Planbeskrivningen revideras så att parkeringstalet cykel redovisas som ett exakt tal. Ett förtydligande görs i text om vilket parkeringstal för cykel som gäller för både lägenheter samt för lokaler i bottenvåningarna för centrumändamål.

Ett förtydligande görs i planbeskrivningen avseende parkeringstalet för bil. Vad gäller mobilitetsåtgärder, är det i detaljplaneskedet som byggaktörerna aviserar en viljeyttring om mobilitetsåtgärder. Det är först i bygglovsskedet som det fastställs vilka åtgärder som ska genomföras. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av specifika mobilitetsåtgärder som kan göras i detaljplaneskedet.

Kommunen undersöker frågan vidare om ljuddämpad sida för samtliga lägenheter samt behov av eventuella åtgärder som exempelvis indragna eller inglasade balkonger.

I planbeskrivningen läggs in att hållbarhetsprogrammet inom ramen för Fokus Skärholmen varit ett styrdokument för planarbetet.

Inför granskningsskedet kommer kompletterande utredningar av grundvattnet och klorerade lösningsmedel att utföras, samt porgasmätningar.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA)

Stockholms Vatten och Avfall anser att det behövs utredningar för att fastställa kapaciteten i befintliga ledningar. I de utredningar som har tagits fram redovisas kapacitetsbrist i befintliga huvudledningar. Detta kommer troligtvis föranleda ett behov av omläggning och nybyggnation av VA-anläggningar både inom och utanför planområdet. SVOA upplyser om att ett u-område för anslutning till hus G kommer att behövas.

SVOA bedömer att dagvattenutredningen behöver kompletteras med en precisering av omfattningen av omläggningar, med hänsyn till de idag redan ansträngda dagvattenledningar inom och utanför planområdet. Granskning av dagvattenfrågan pågår hos SVOA och kommer komplettera remissen.

SVOA informerar om att behov av tryckstegring inte bekostas av Stockholm Vatten och Avfall.

Bilder bifogas till skrivelsen.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik accepterar detaljplanens förslag om rivning av Sättra centrum, med beaktande av de genomgripande renoveringarna som har inneburit stora förvanskningar av centrumet.

Samfundet S:t Erik hänvisar till planbeskrivningen där det framgår att biljetthallens interiöra karaktär ska bevaras. Remissinstansen föreslår att en skyddsbestämmelse för biljetthallen bör införas på plankartan för att säkerställa ett bevarande.

Detaljplanens föreslagna byggnadshöjder och volymer är enligt Samfundet S:t Erik placerade och utformade helt utan relation till de befintliga skivhusen som fungerar som accenter i stadsbilden och markerar centrum. Samfundet S:t Erik föreslår därför att planförslaget omarbetas så att de nya husen bättre relaterar till skivhusen. Ny bebyggelse bör enligt remissinstansen inte vara högre än skivhusens höjd om högst 10 våningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredningen kommer att kompletteras för att säkerställa hanteringen av dagvatten och VA, samt omfattningen av omläggningar. U-område för VA-anslutning till hus G läggs in i plankartan.

Skyddsbestämmelse införs inte på plankartan då det anses onödigt. Biljetthallen ägs och driftas av Trafikförvaltningen som har en tydlig ambition om att bevara biljetthallens interiöra karaktär. Kontoret vidhåller att en högre exploateringsgrad, med högdelar i mer än 10 våningar, är önskvärt för att uppnå en hög exploateringsgrad i ett mycket kollektivtrafikhärläge som levandegör och markerar centrumet. Ett syfte med planen är också att den nya bebyggelsen ska utgöra en tydlig del av en ny årsring i

Sätra. Högre bebyggelse bidrar till en högre exploateringsgrad vilket också är nödvändigt av ekonomiska skäl.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

AB Stockholmshem

AB Stockholmshem ställer sig positiv till detaljplanens förslag om en förtätning och nybyggnad av Sätra centrum, samt satsningen på social hållbarhet och trygghet. AB Stockholmshem informerar om att de gärna bistår i fortsatta samarbeten.

Stockholmshem ser positivt på den trappa som föreslås byggas från Högsätra 8 upp mot torget. Sakägaren ser dock ett behov av att den ordentligt ritas igenom inför granskningsskedet, eftersom det finns frågor som behöver lösas i förhållande till Stockholmshems fastighet och som berörs av trappan.

Stockholmshem informerar om att de äger fastigheter som direkt berörs av förslagets hus B, A och G i Högstära 4 och Högsätra 8. Detaljplanens genomförande förutsätter att servitut tecknas mellan byggaktören och Stockholmshem, varför ett intentionsavtal för servitut har tecknats inför samrådet.

Stockholmshem upplyser om att marken närmast bostadshuset på Högsätra 4 inte omfattas av framtida servitutsavtal och därför kan parkering inte anordnas nära inpå Stockholmshems bostadshus. Stockholmshem påpekar att planförslagets illustrationer inte verkar överensstämma med plankartan i detta avseende, dock så följer plankartan intentionsavtalet.

Stockholmshem hänvisar till illustrationerna där kundparkeringen är placerad direkt nedanför deras bostäder med boningsrum som vetter mot den föreslagna kundparkeringen. Stockholmshem betonar vikten av ett respektavstånd mellan bostadshusen och parkeringsytan, inte minst för att första bostadsvåningen ligger mycket nära markplan.

Stockholmshem vill även poängtera vikten av att matbutikens logistikcentrum för leveranser gestaltas på ett sådant sätt att buller minimeras, särskilt eftersom byggnaden ligger i direkt anslutning till Stockholmshems bostadshus. Remissinstansen upplyser om att funktionen för sopsug som tillhör Stockholmshem behöver säkerställas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Illustrationerna uppdateras så att de överensstämmer med plankartan. Gestaltningen för inlastningsytan optimeras ur bullersynpunkt. Kontoret bedömer att funktionen för sopsug inte kan eller bör säkerställas i detaljplanen utan ingår i användningsbestämmelse för bostäder.

Kundparkeringen är placerad på ett respektavstånd om tre meter från fasad till bostadshus. Detta bedömer kontoret som ett kort men inte orimligt kort avstånd. Förutsättningar finns för att med adekvat utformning lösa frågan på ett godtagbart sätt med t.ex. räcke samt häckplantering.

Närboende sakägare

En närboende poängterar att detaljplanens förslag om ett 16-våningshus kommer innebära att dennes utsikt försvinner och att befintliga bostäder på Torvsåtravägen 24-28 riskerar att bli väldigt mörka och instängda. Personen föreslår att kommunen tänker om och tar hänsyn till befintliga fastigheter. Förslag är att BC1 på plankartan planeras med färre våningstal. Om det nödvändigtvis behöver planeras för höghus, föreslår personen att fler våningar istället kan läggas på BC2 och BC1S som idag inte har några närliggande fastigheter att behöva ta hänsyn till.

Närboende undrar vad som kommer att hända med befintlig ICA-butik och restauranger när ombyggnationen startar och om detta riskerar att Sätborna blir utan affär under byggperioden.

Närboende upplyser om att det redan idag finns bostadsrätter på gamla Sättra Torg och som ännu inte blivit sålda. Av den anledningen undrar personen varför kommunen planerar att bygga höghus med desto fler bostadsrätter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att högre bebyggelse är lämpligare i östra delen av centrum då bebyggelseskalan där redan idag är hög pga. skivhusen. Ur sol- och skuggsynpunkt påverkas befintligt skivhus mindre pga. att den nya bebyggelsen placeras norr/nordväst om befintlig bebyggelse.

Kommunen råder inte över enskilda butiker under byggnation. Kommunen råder inte heller över utbud och efterfrågan av bostadsrätter på en enskild plats utan möjliggör endast för bebyggelse. Privata bolag som agerar inom marknadsekonomiska ramar avgör sedan om det finns en tillräckligt hög efterfrågan på bostäder för att byggnation ska vara ekonomiskt möjlig.

Övriga, ej sakägare

Person 1 anser att husen på Torvsätra inte passar in med omgivningen. Personen tycker att det bör byggas snygga hyreshus och hänvisar till det nya huset i Bredängs centrum. Personen betonar vikten av parkeringsmöjligheter och anser att delar av parkeringen borde sparas. En vy mellan nya centrumet och Torvsätra efterfrågas, eftersom det med liggande förslag är svårt att se hur välkomnande Sätra centrum blir.

Personen föreslår flera ändringar i planförslaget. Den kilformade innergården för hus E bör tas bort, exempelvis genom att ta bort den låga byggnaden närmast tunnelbanan. Ingen trafik bör planeras från baksidan, ett alternativ är att öppna upp infarten till centrumet från Torvsätra och ta bort delar av den låga delen av hus A. En scen kan planeras och betonghinder bör placeras ut för att förhindra bilar på torget. Bild bifogas till skrivelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den gestaltning av husen som presenterades i samrådsskedet kan komma att förändras. Till planens granskning ska gestaltningen ytterligare bearbetas och förfinas.

Kontoret bedömer att mängden markparkering bör minimeras pga. det kollektivtrafiknära läget. Viss markparkering, ett 20-tal P-platser, tillåts ändå för att säkerställa centrumbutikernas tillgänglighet för alla kunder.

De trafikmässiga förslagen är inte genomförbara. Överhuvudtaget finns mycket stora begränsningar i hur trafiken kan ledas och planförslaget fokuserar på det mest effektiva sättet. Att öppna upp för trafik från Torvsätra bedöms öka bilkörandet i centrum vilket är negativt. Att ta bort den låga delen av hus A bedöms innebära en påtaglig försämring av planens syften.

Person 2 hänvisar till planförslagets angöringsgata och upplyser om de risker som finns med den skarpa 90-graderssvängen. Personen påpekar att detaljplanens förslag om höghus på 20-30 meter inte per automatik kommer att innebära fler 'aktiva ögon' eller ökad trygghet. Personen poängterar att det saknas lekutrymmen för de nya barnen och ställer sig frågande till ifall utegårdarna på taket kommer att vara tillgängliga bl.a. för barn.

Vad gäller bostadsrätter, informerar personen om att det idag finns flera osålda lägenheter bland annat vid Sätra centrum och att

köpkraften i Sättra inte är tillräckligt stark. Sättras attraktionskraft behöver öka genom att behålla Sättras småstadsideal, anser personen. Personen ställer sig frågande till varför studentlägenheter inte planeras istället i anslutning till högskolor och som därmed kan avlasta kollektivtrafiken och minska miljöpåverkan. Personen ställer även frågan ifall kommunen planerar ett efterfrågat all-aktivitetshus för alla åldrar i området.

Personen hänvisar till att det i förbigående nämns om 'osäkra tunnlar' i Sättra. Personen anser att dessa är säkra ur både trafik, gång, cykel och barnsynpunkt, och menar att en eventuellt upplevd osäkerhet inte kan försvinner genom att riva dessa och tvinga gående och cyklister ut i trafiken.

Personen anser att planförslaget bör rivas upp och istället planeras tillsammans mellan planerare och invånare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

90-graderssvängen hanteras enligt gällande regelkrav för utformning av gator. En hög exploateringsgrad ger inte automatiskt ökad trygghet men ger ett större befolkningsunderlag för service, större flöden av människor m.m. vilket indirekt är trygghetsskapande. Takgårdarna kommer att vara öppna för de boende i resp. hus, även för barn. Lektyr planeras inte för i centrum. Lek hänvisas istället till närliggande Sättradalsparken. Allaktivitetshus planeras inte för i Sättra centrum i kommunal regi. Det finns dock planlagd mark som möjliggör sådant på privat initiativ. Gångtunnlar hanteras inte i projektet men generellt förordar kontoret möjlighet att korsa gator i plan som alternativ till befintliga gångtunnlar.

Person 3 hänvisar till trafikutredningen i planhandlingarna och menar att den tydligt visar på problemen med att göra om Kungsätravägen till tillfartsgata till de nya husen D och E. Ett ökat antal boende kommer att innebära ökad trafik på Kungsätravägen och Hållsätravägen. Personen anser att förslaget innebär att del av Hållsättrastigen blir en delvis trång bilväg och inte är välplanerat. Istället föreslår personen att hela Hållsättrastigen och vägen ut från torget, samt ut mot Torvsätravägen, borde få skilda vägar för gående och cyklister ur säkerhetsaspekt.

Personen påpekar att passagen in från Torvsätravägen verkar för trång och är vinklad, samt att föreslagen trappning kan bli svårframkomlig för rörelsehindrade. Personen ställer frågan om några handikapparkeringar planeras utanför husen och ifall

renhållningspersonal ska köra sopkärl tvärs över torget till angöringsplatsen mitt bland gående. Föreslagen ny byggnation och trafik är enligt personen en försämring för Sättra.

Personen anser att planförslaget redovisar för många hus och i vissa fall även för höga. För lite hänsyn har tagits till Sättras nuvarande själ bl.a. i byggnationen. Personen vill att Hållsättrastigen förblir en gång- och cykelväg, att hus D vid skolan inte byggs, att hus A och E minskas ned, samt att vändplanen inkräktar för mycket på torget. Personen ställer frågan om brandbilar kan komma fram längs spåren med tanke på den nära placeringen av hus A. Personen poängterar även att det saknas nya utelekplatser för barn vid flerfamiljshusen och att det kommer att behövas en utökning av skollokaler.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att fordonstrafik tillåts på Hållsättrastigen är negativt men alternativet att tillåta trafik från Torvsättravägen direkt in på torget bedöms som ännu mer negativt då detta uppmuntrar till onödigt bilkörande på torget. I sammanhanget kan nämnas att angöring måste kunna ske inom 25m (BBR-krav) / 10 m (stadens krav) från varje huvudentré och att detta även gäller tunnelbanans biljetthalls entré. Sådan angöring kan inte lösas på andra sätt. Frågan i vilken grad gång- och cykeltrafik ska separeras från fordonstrafik utreds i planarbetet. I planarbetet säkerställs också att alla krav för tillgänglighet för rörelsehindrade, räddningstjänst m.fl. uppfylls. Vändplanens mått är en konsekvens av vilka fordon som behöver kunna angöra tunnelbanan inom 25 meter. Enda möjligheten att undgå vändplan är att tillåta genomgående trafik över torget vilket bedöms som en sämre lösning. Sopkärl behöver inte köras över torget då alla hus har egen sophantering. Lekplatser och skollokaler har inte bedömts behöva lösas inom föreliggande projekt då möjligheter till detta finns i närområdet.

Person 4 tycker att förslaget innebär en fin omvandling av Sättra centrum. Personen vill dock framföra att boendemiljön i hus D kommer att bli mer torftig än övriga byggnader med dess begränsade utemiljö, närhet till skolgården och högljudda barnlek. Den parkmark som hus D tar i anspråk används idag flitigt som skolgård och lek och berghällarna är idag en uppskattad lekmiljö. Personen är kritisk till att hus D tar i anspråk denna yta och föreslår istället en paviljong eller fritidslokaler som kan rama in det nya torget istället för hus D.

Personen vill även framföra att hus D kommer att bygga igen det idag öppna sambandet mellan skolgård och torg och de fria

utblickarna. Personen ställer frågan hur trygghetsanalysen ser ut särskilt för de som passerar längs Bogsätrastigen.

Personen påpekar att föreslagen tillfartsgata in till torget kommer att dra in trafik från bland annat leveranser och att det därmed finns risk för att rörelsefriheten hos barn minskar. Personen önskar att sambandet mellan skola och centrum/torg studeras närmare.

Personen hänvisar till plankartan och menar att föreslagen vändplan ser ut att innebära att befintliga berghällar sprängs bort. Detta tycker personen bör undvikas i möjligaste mån och menar att sprängning av berg för att få plats med en vändplan är förkastligt. Personen efterfrågar en vy med ett perspektiv från ögonhöjd på torget med tunnelbanan och Kråksätrastigen i ryggen. Personen ser att det finns risk för en 3-4 meter hög bergsvägg och relativt slutna fasader.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Hus D bedöms som nödvändigt ur stadsbyggnadssynpunkt för att rama in det föreslagna torget även åt väster. Den mark som hus D tar i anspråk kompenseras genom att övrig naturmark mellan skolan och torget tillgängliggörs. Det öppna sambandet mellan skolgård och torg byggs igen vilket skapar en annan stadsbyggnadskaraktär med en serie av definierade rum där torget utgör ett sådant tydligt definierat rum. Varje stadsbyggnadskaraktär har sina för- och nackdelar. Just det öppna sambandet kring torget bedöms inte vara en värdefull stadsbyggnadskvalitet jämfört med att uppnå ett tydligt definierat torg med en hög exploateringsgrad i kollektivtrafiknära och servicenära läge.

Att fordonstrafik tillåts på Hållsätrastigen är negativt men alternativet att tillåta trafik från Torvsätravägen direkt in på torget bedöms som ännu mer negativt då detta uppmuntrar till onödigt bilkörande på torget. I sammanhanget bör nämnas att angöring måste kunna ske inom 25m (BBR-krav) / 10 m (stadens krav) från varje huvudentré och att detta även gäller tunnelbanans biljetthalls entré. Sådant angöring kan inte lösas på andra sätt. För detta syfte är en vändplan nödvändig. Vändplanen saknar möjlig alternativ placering och dess enda möjliga placering kräver sprängning i berget. En snarlik illustration till den efterfrågade vyn finns i kvalitetsprogrammet som bifogats detaljplanen. I denna illustration framgår att det mycket riktigt blir en ca 3 m hög bergvägg runt vändplanen. Kontoret bedömer att denna bergvägg dels kan utsmäckas till att uppnå acceptabla landskapskvaliteter men också att bergväggens effektverkan inte blir påtaglig från de

viktigaste siktstråken från tunnelbanans entré samt från Hållsättrastigen.

Person 5 upplyser om att det finns flera byggda bostadsrätter i Sättra som ännu inte har sålts. Personen föreslår att det byggs hyresrätter för arbetarbefolkningen istället för bostadsrätter, samt att kommunala bostadsbolag ska äga och förvalta dessa. Personen efterfrågar en utredning om socioekonomiska konsekvenser och gentrifiering i samband med upprustningen av Sättra, samt hur detta ska stoppas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kommunen råder inte över utbud och efterfrågan av bostadsrätter på en enskild plats utan möjliggör endast för bebyggelse. Privata bolag som agerar inom marknadsekonomiska ramar avgör sedan om det finns en tillräckligt hög efterfrågan på bostäder för att byggnation ska vara ekonomiskt möjlig.

Person 6 önskar att byggnaderna inte utformas som fyrkantiga lådor och att fasaderna målas ljusa och gärna i glada färger. Personen ser positivt på att centrumet blir lättillgängligt för gående och cyklister, men betonar också vikten av att parkeringsmöjligheter ska finnas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den gestaltning av husen som presenterades i samrådsskedet kan komma att förändras. Till planens granskning ska gestaltningen ytterligare bearbetas och förfinas. Varma fasadkulörer ingår som gestaltungsgrav.

Parkering tillskapas i linje med stadens riktlinjer för parkering "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad"

Person 7 tycker att planförslaget överlag innebär en ordentlig förbättring av Sättra centrum med ett trevligare torg, bättre framkomlighet och fler lägenheter. Personen ställer frågan ifall inte parkeringstalet går att sänka ännu mer med tanke på närheten till tunnelbana, centrum, skola med mera. Frågan ställs även om hur det är med parkeringsplatser för bilpool.

Personen ställer frågan om hur det ser ut med bestämmelser om låg energiförbrukning, om klimatpåverkan under byggprocessen, hållbart materialval och möjlighet att anlägga solpaneler. Personen

hänvisar till skyfallsanalyser och frågar om hur projektet hanterar översvämningsrisker.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Parkeringstalet är satt i linje med stadens riktlinjer för parkering "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad". Det lägesbaserade talet är satt till 0,41 parkeringsplatser/lägenhet. Detta tal justeras vid bygglovsgivningen till ett projekttal där lägenhetsstorlek och besöksparkering tas i beaktande. Byggaktörerna har sedan möjlighet att sänka detta tal med upp till 30% genom s.k. "gröna p-tal". Det innebär att om byggaktören åtar sig att t.ex. erbjuda de boende bilpool så kan det bidra med en sänkning av parkeringstalet.

Att sätta det lägesbaserade parkeringstalet till lägre än 0,41 har inte bedömts möjligt med hänsyn till gällande riktlinjer.

Bestämmelser som syftar till att styra utförandet till en viss teknisk lösning undviks med anledning av att detaljplanen förväntas gälla, utan att ersättas, i 50-100 år och att tekniska lösningar under den tiden kan utvecklas.

Översvämningsrisk har utretts, se dagvattenutredning som bifogas planhandlingarna.

Flera personer ser positivt på detaljplanens förslag om ett utomhustorg, fler bostäder, samt att centrumet förnyas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

-

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på en utveckling av Sättra centrum enligt planförslaget. Detaljplanen syftar till att skapa bostäder och verksamheter i ett kollektivtrafikhärläge. Planen reglerar också ett utåtriktat torg med urbana funktioner som syftar till en trevligare och tryggare centumbildning.

För att möjliggöra syftet bedöms en rivning av befintlig centumanläggning vara nödvändig.

Kontoret kan konstatera att flera remissinstanser är kritiska till förslagets omfattning av tillkommande exploatering. En

omarbetning av förslaget, med viss justering av byggnadshöjderna bedöms därför vara nödvändig. Bearbetningen måste ske inom projektets ekonomiska ramar, som kostnadsbärare av en överdäckning samt förstärkning av befintlig överdäckning ger förutsättningar för. Samtidigt är kontorets ambition att så långt som möjligt bibehålla en hög exploateringsgrad då läget har mycket goda förutsättningar att uppnå syftet om ett utåtriktat, urbant, befolkat och tryggt stadsdelscentrum.

Kontoret bedömer att det utifrån föreslagna bearbetningar är möjligt att forma ett förslag som med respekt för Sättras befintliga värden tillför nya tillägg av hög kvalitet, till gagn för stadsutvecklingsområdet som helhet. En hög ambitionsnivå när det gäller byggnadernas gestaltning är en förutsättning för att den omfattande bebyggelsen ska upplevas som attraktiv. Kontoret avser att arbeta vidare med gestaltningen i den fortsatta planprocessen. Kontoret bedömer också att de tekniska frågorna såsom risker, markföroreningar och dagvatten kan hanteras inom ramen för projektet, fram till granskningen av planen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslag till ändringar och fortsatta utredningar kan hanteras i den fortsatta planprocessen.

Föreslagna förändringar

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

- behov av anpassning av byggnadernas placering och volymer samt planstruktur med beaktande av områdets läsbarhet och stadsbild
- Tekniska frågor: Dagvattenhantering, MKN för vattenförekomst Mälaren, föroreningssituation, bullerexponering mot bostadsfasad och stomljud, geotekniska förhållanden.
- Behov av samhällsservice, inklusive skola.
- Räddningstjänstens framkomlighet
- 1.
 - behov av nytt läge för elnätstation inom planområdet samt behov av u-område för ledningar
- samordningsfrågor gällande utformning av allmän platsmark, trafik och teknisk infrastruktur

Kontoret föreslår följande ändringar:

- Våningsantalet på Hus D sänks från 5+2 till 4+1 (hus D)
- Våningsantalet på hus E sänks för del av byggnad närmast torget från sex vån till fem vån.
- Påbyggnad på tunnelbanans stationsbyggnad preciseras i fråga om höjd och utbredning
- regleringen inom E-område utgår ur plankartan
- u-område för VA-anslutning läggs in i plankartan
- i plankartan läggs in en nedre höjdangivelse för avgränsningen av spårområdet för tunnelbanan
- planbestämmelserna P, g och g3 ses över
- varsamhetsbestämmelse för biljetthallen läggs in
- bestämmelse om installationsbuller läggs in i plankartan
- systemhandlingen uppdateras och kompletteras
- vindförhållandena på bostadsgårdarna undersöks
- föreslagna byggnadsvolymer och planstrukturens påverkan på kulturmiljövärden i Sättra analyseras
- redaktionella justeringar och uppdateringar görs i planbeskrivningen

Följande utredningar uppdateras, kompletteras alternativt tas fram:

- dagvattenutredning
- bullerutredning
- miljöteknisk undersökning
- geoteknisk undersökning
- kulturmiljöanalys
- riskanalys

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och att de inkomna synpunkterna kan hanteras i det fortsatta arbetet.

Pia Ölvebro
Enhetschef

Peter Tomtlund
stadsplanerare