

## **Samrådsredogörelse – del 2(2)**

Del 2 – Sammanställning av inkomna synpunkter

### **Detaljplan för del av fastigheten Skarpnäcks Gård 1:1 m.fl. vid södra delen av Gamla Tyresövägen i stadsdelarna Skarpnäcks Gård och Sköndal, Dp 2017-01740**

## **Innehåll**

<b>Samrådsredogörelse – del 2(2) - läsanvisning.....</b>	<b>2</b>
<b>Inkomna synpunkter .....</b>	<b>2</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	12
Övriga remissinstanser .....	28
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	33
Övriga, ej sakägare .....	51

## Samrådsredogörelse – del 2(2) - läsanvisning

Samrådsredogörelsen har delats upp i två delar.

***I del 1 redovisas synpunkterna sammanfattade ämnesvis*** med stadsbyggnadskontorets ställningstagande och förslag till förändringar. Remissinstansers, sakägares och övrigas synpunkter är inarbetade under respektive ämnesrubrik.

***I del 2 är synpunkter från remissinstanser, sakägare och övriga sammanställda i sin helhet*** utan kommentarer. Del 2 finns i PUL-tvättad version (denna version), utan namn på privatpersoner.

### Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2017-01740. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4. Planförslaget visas även på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Detaljplanen stämmer överens med översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Detaljplaneförslaget är upprättat med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
- verka för att en bebyggelse eller ett bygnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Försvarsmakten daterat den 16 december 2019 och Luftfartsverket daterat den 2 december 2019.

### **Sammanfattande bedömning**

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL förutsatt att nedanstående synpunkter avseende riksintresse kommunikationer flyg, miljö kvalitetsnormer för vatten, buller och förorenad mark tillgodoses.

Inför granskningsskedet behöver kommunen försäkra sig om att de byggnader som föreslås inte påverkar flygplatser inom 60 km radie från planområdet. Vidare behöver kommunen göra en bedömning kring risken att det förekommer sulfid i berg som avses sprängas inom planområdet. Reglering av buller och förekomst av markföroreningar behöver ses över inför granskningsskedet.

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

### **Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

#### *Riksintresse*

##### Kommunikationer, flyg

Länsstyrelsen har noterat att kommunen inte har samrått med Swedavia. Eftersom byggnaderna föreslås ha en totalhöjd på 20 m eller mer och planområdet ligger inom 60 km radie från flygplatser av riksintresse för kommunikation, behöver samråd ske med Swedavias flygplatser Bromma Stockholm och Stockholm Arlanda.

#### *Miljö kvalitetsnormer*

Planbeskrivningen anger att bebyggelse kan komma att placeras på avsprängt berg och att bergschakt kan komma att erfordras. Om omfattande sprängning är aktuell behöver kommunen bedöma om det kan finnas sulfidberg och hur det kan påverka planens möjligheter till att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. I fall

förhöjda svavelhalter konstateras i betydande andelar berg som får sprängas i planområdet, behöver kommunen klargöra frågor om förurningspotentialen och vid behov visa hur riskerna med sulfidberikad bergkross ska hanteras.

### *Hälsa och säkerhet*

#### *Buller*

Planområdet utsätts för buller från Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Den ekvivalenta ljudnivån vid föreslagen bebyggelse beräknas närmast gatorna uppgå till 61-65 dBA vid fullt utbyggt område. Bebyggelsen föreslås placeras så att byggnaderna skärmar av bullret från gatan in mot grönområdet och bostadsgårdarna, vilket gör att samtliga bostäder och förskolan kan få bullerskyddad gård för utevistelse förutsatt att området är fullt utbyggt.

Enligt utförda beräkningar i bullerutredningen (ACAD 2019-10-08) är marginalerna små för att klara trafikbullerförordningens riktvärden. I några lägen behöver bullerdämpande åtgärder genomföras för att trafikbullerförordningens riktvärden inte ska överskridas. Eftersom bostäderna är bullerutsatta behöver bullerdämpande åtgärder regleras tydligare på plankartan. Inför granskningsskedet behöver planen kompletteras med planbestämmelser som reglerar nödvändiga åtgärder för dämpning av buller. Även byggnadernas utbredning kan behöva regleras för att säkerställa tillräcklig skärmning på den bullerdämpade sidan.

Trafiken beräknas alstra höga maxbullervärden både dag- och nattetid. I bullerutsatta lägen förespråkar Länsstyrelsen genomgående lägenheter. Kvarter A innehåller till största delen enkelsidiga lägenheter, och dessa är då <35 kvm mot gatufasaden. Eftersom hela området innehåller relativt många enkelsidiga lägenheter <35 kvm på bullerutsatt sida är det särskilt angeläget att säkerställa fullgod bullerreduktion för inomhusmiljön i genomförandet. I kvarter C föreslås samtliga genomgående lägenheter mot gatan ha sovrums vetter mot loftgång, vilket kan innebära viss störning även på den ljuddämpade sidan. Möjlighet att vädra utan att bli störd bör säkerställas i dessa lägen.

#### *Förorenad mark*

Den miljötekniska provtagning som återfinns i Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik och Miljöteknik (Structor 2019-10-17) omfattar inte hela planområdet då det inte genomförts några provtagningar och analyser där förskolan är planerad att uppföras. Vidare finns det i rapporten inga kommentarer eller slutsatser över framkomna mätresultat. En yttlig kvicksilverförorening har

konstaterats norr om planområdet. Barn är känsligare för exponering av föroreningar än vuxna varför det är extra viktigt att denna del av planområdet utreds.

Kommunen behöver komplettera utredningen så att den även innefattar de områden som föreslås för skola och förskola, samt utifrån resultaten konstatera ifall marken behöver åtgärdas för att bli lämplig för föreslagen användning. Eventuella åtgärder behöver säkerställas i planhandlingarna.

Provtagningar ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

### **Rådgivande synpunkter**

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

### **Parkskötsel**

I dokumentet *Konsekvenser för ekologi och naturvärde* (WSP 2019-11-15) finns ett kapitel om utvecklingsmöjligheter. Dessa förslag har i varierande grad fått genomslag i planhandlingarna. I planbeskrivningen finns allmänna ambitioner att vara varsam mot natur och landskap genom att skydda naturvärden och karaktärer samt att förstärka befintliga karaktärer och kvaliteter i området. Det kan dock tolkas på många sätt och Länsstyrelsen ser gärna en precisering var varsamhet respektive förstärkning av befintliga kvaliteter är lämpliga.

I planområdet, liksom generellt i Stockholmsområdet, anser Länsstyrelsen att naturvärden knutna till gammal tall och gammal ek är särskilt viktiga i planarbetets naturvårdshänsyn. Länsstyrelsen ser därför positivt på att dessa värden lyfts i *Konsekvenser för ekologi och naturvärde* och att förslagen till utvecklingsmöjligheter inkluderar utglesning av trädskiktet kring dagens och framtidens vidkroniga, grova ekar inom utvecklingsområde C i dokumentets figur 9, sid 16. Det borde också vara möjligt att bevara ett glest bestånd av ekar längre norrut längs plangränsen, invid det som planeras som lekplats. Såväl WSP:s träd-inventering som den statliga inventeringen av skyddsvärda träd pekar här ut ett tiotal ekar lämpade som efterträdare samt ett särskilt skyddsvärt träd, en grov gammal ek. En sådan skötsel verkar väl förenlig med

planförslaget i övrigt, men kräver särskild omsorg vid detaljprojektering av lekplatsen och av gångvägen längs parkens östra kant. För att över tid upprätthålla luft och ljus kring ekarna kan det vara lämpligt att sköta marken mellan träden som gräsmatta. En sådan mer utvecklad parkskötsel skulle enligt Länsstyrelsens mening tillföra betydande naturvärden till planområdet jämfört med nuläget.

I planförslagets randzon mellan lekpark och skolgård finns också områdets näst grövsta träd, en ek. För detta träd planeras av säkerhetsskäl att hela kronan tas ner och trädet bevaras som trädruin. På grund av det höga naturvärdet bör kommunen undersöka om det går att istället reducera kronan med mål att trädet ska överleva samtidigt som riskerna reduceras.

Vad gäller kärret framgår i planbeskrivningen inte någon tydlig ambition att minska dräneringen som föreslagits i *Konsekvenser för ekologi och naturvärde*, inte heller finns någon uttalad ambition att avverka träd och öppna upp i trädskiktet i och i kring kärret. För att få påtagligt positiv effekt för groddjur krävs dock inte bara att kärret håller vatten under längre tid, utan vattnet behöver också bli solbelyst för att få en högre temperatur och snabbare uppvärmning på våren. Det behövs alltså en avverkning som står i konflikt med de naturvärden som är knutna till områdets aspar. Länsstyrelsen prioriterar asparna framför ett eventuellt fungerande groddjursvatten. Om exploatören skulle vilja öppna upp kring kärret kan det potentiellt vara förbjudet enligt 4 § artskyddsförordningen, eftersom den rödlistade staren utnyttjar de många bohålen i områdets aspar för sin häckning.

### ***Fornlämningar***

Inom planområdet finns en övrig kulturhistorisk lämning L2013:1201/RAÄ-nr 263:2 (stridsvärn). Lämningen är inte en lagskyddad fornlämning enligt kulturmiljölagen och är därmed inte tillståndspliktig och utgör heller inget hinder för exploatering. Länsstyrelsen föreslår att stridsvärdet dokumenteras innan det tas bort.

### ***Översvämningsrisker***

Kommunen har i underlaget för dagvattenhanteringen (Structor, 2019-10-11) redovisat hur ett kraftigt skyfall till följd av ett 100-års regn med klimatfaktor kommer att påverka planområdet och delar utanför planområdet. Kommunen har bland annat identifierat en lågpunkt under viadukten vid Tyresövägen och en vid Gråhundsvägen. Enligt undersökningen kommer lågpunkten under

viadukten att bli förvärrad med föreslagen exploatering inom planområdet.

Kommunen bör arbeta vidare med att förbättra och minska risken för översvämning utanför planområdet. Detta gäller främst lågpunkten under viadukten som vid kraftigt skyfall riskerar att få begränsad framkomlighet.

### **Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet**

#### ***Strikt skyddade fridlysta arter***

Det är ganska troligt att det finns fladdermöss i området. Med tanke på att området är rikt på hålträd är det inte osannolikt att det även finns kolonier. Alla fladdermöss är strikt skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen (2007:845) vilken även skyddar fladdermössens fortplantningsområden och viloplatser. Artskyddsförordningen gäller parallellt med plan- och bygglagen och förbuden gäller även efter att planen antagits. Om någon i ett sent skede inkommer med uppgifter om fladdermusförekomster i området kan det leda till krav på inventering och kanske ändringar i planen. Det kan leda till långa och dyra förseningar, alternativt till att en antagen plan inte kan genomföras. Kommunen bör därför klargöra om fladdermöss förekommer inom planområdet, vilka arter det rör och om det finns kolonier i området. Därefter behövs en bedömning om de planerade åtgärderna kan komma att påverka respektive arts bevarandestatus på biogeografisk, nationellt respektive lokal nivå. Om åtgärder riskerar att försvåra upprätthållande av en arts bevarandestatus behöver kommunen beskriva vilka skyddsåtgärder som avses att vidtas för att undvika eller minimera sådan påverkan så att förbuden i artskyddsförordningen inte ska utlösas. Sker trots skyddsåtgärder en negativ påverkan på någon arts bevarandestatus, oavsett nivå, är åtgärden förbjuden enligt artskyddsbestämmelserna.

#### **Behovsbedömning/undersökning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan orsakad av planens genomförande inte är trolig men att det inte går att utesluta eftersom fladdermöss möjligen förekommer i området. Om förslaget innebär att upprätthållande av en arts bevarandestatus försvåras kan kommunen behöva återkomma till frågan om betydande miljöpåverkan och behov av att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikförvaltningen SLL

#### **Region Stockholms synpunkter på förslaget**

Trafikförvaltningen har följande synpunkter på detaljplaneförslaget.

## RUFS

I RUFS 2050 ligger området inom strategiskt stadsutvecklingsläge som har en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Människor ska här kunna nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots. Vidare ska planeringen i detta område prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet och skapa gena sträckningar vid planering och omvandling av ny respektive befintlig bebyggelse.

Bebyggelsemiljön ska utformas så att det går att ta sig fram på gång- och cykelbanor på ett tryggt, gent och säkert sätt. Stationer och hållplatslägen ska här ha en tydlig koppling till gång- och cykelstråk. Områden inom strategiskt stadsutvecklingsläge bör också effektivisera användningen av parkeringsplatser genom exempelvis gröna parkeringstal, ett anpassat utbud och utvecklad prissättning.

### **Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik**

Inom planområdet återfinns hållplats Vinthundsvägen och Flygledargatan på Gamla Tyresövägen som trafikeras av buss mellan Kärrtorp och Orhem, Gullmarsplan och Tyresö centrum samt nattrafik mellan Stockholm C och Tyresö kyrka. Stombuss mellan Skarpnäck och Norsborg samt Skärholmen trafikerar Flygledargatan och korsningen med Gamla Tyresövägen. Tunnelbanans Grön linje och station Skarpnäck ligger cirka 800 m från planområdet.

### *Grönt ljus stombuss -ÄVS Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet*

Trafikförvaltningen, Trafikverket och Stockholm stad har tillsammans arbetat fram åtgärder för att förbättra framkomligheten i stombussnätet. Åtgärdsvalsstudiens utredningsarbete bör nämnas i planbeskrivningen. Utredning föreslår ett alternativ till en mer genare sträckning för stombuss mot Tyresö via Skarpnäck som idag inte finns genom en cirkulationsplats i korsningen Horisontvägen/Flygledargatan. Åtgärderna har parterna tillsammans kommit fram till ska genomföras innan år 2022 när det nya trafikavtalet för buss i Söderort börjar gälla. Staden har tagit fram en prioriteringslista på vilka åtgärder som ska utredas vidare varav cirkulationsplatsen är en. Åtgärden bedöms ge en tidsvinst på över 3 min för stombuss till/från Tyresö.

### *Framtida strukturer*

Planbeskrivningen bör uppdateras med en helhetsbild över linjenätet, likt för gång och cykel. I PM Trafik redovisas endast busshållplatsen, här kan staden med fördel beskriva



kollektivtrafiken mer utförligare. Det saknas också en närmare konsekvensbeskrivning av den borttagna hållplatsen ur ett resenärsperspektiv. Hur används hållplatsen idag och hur påverkas gångavstånd från befintlig bebyggelse. Detta bör uppdateras till granskningen av planen.

Planbeskrivningen eller dess bilagor bör också redogöra för hur framkomligheten för stombussen påverkas av den nya detaljplanen.

För biltrafiken saknas en redogörelse för hur trafikflödena kommer att se ut, medelhastighet och kölängder som beskriver den framtida trafiksituationen, då busstrafiken framkomlighet påverkas av det.

#### *Gamla Tyresövägen*

Gamla Tyresövägen föreslås ha 3,25 meter breda körfält vilket inte är i linje med Ri-Buss. Det planeras också för angöringsfickor utmed ena sidan av vägen vilket kan påverka framkomligheten för busstrafiken. Det framgår dock inte av planhandlingen hur breda dessa fickor är, vilket bör förtydligas till granskningen av detaljplanen. För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik bör riktlinjerna i RiPlan och RiBuss följas. Om de inte följs finns en risk att sträckan inte kommer trafikeras med buss i framtiden.

Körfältsbredden (3,25m) i den föreslagna stopphållplatsen är bra och uppfyller kraven i Ri-Buss. Dock är mittrefugen inte tillräckligt bred. Enligt Ri-Buss ska den vara minst 3 meter, i förslaget är den 2 m. Hållplatsen behöver ha ett fritt utrymme på ungefär 2,35 m för att ge manövreringsutrymme för barnvagnar, rullstolar och snöröjningsfordon. Väderskydden håller mycket låg standard. De föreslås bli 1 m breda. Enligt Ri-Buss har ett standardväderskydd ungefär storleken 5,0 x 2,0 meter, men flera varianter finns som ger möjlighet till anpassning efter speciella behov. Den smalaste varianten (1,3 meter bred) ska endast användas vid utrymmesbrist då den inte ger möjlighet till sittplats samt ger dåligt skydd mot dåligt väder. Bakom väderskydden behöver utrymme om minst 0,5 m finnas för drift och underhåll.

Trafikförvaltningen saknar också en beskrivning av trygghetsaspekten vid busshållplatsen.

Passagen illustreras i skissen i PM Trafik som ett övergångsställe. För att regleras som övergångsställe krävs ett utrymme om 10 m framför bussen vilket inte uppnås. Detta måste ses över till granskning av detaljplanen.

*Flygledargatan*

I PM står "Längs med lokalgatorna kan angöring ske i körbanan." Trafikförvaltningen ser det som olämpligt att angöring sker i körbanan på Flygledargatan där stombuss trafikerar. Trafikförvaltningen önskar att bredden på angöringsfickorna tydliggörs.

Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet.

*Storstockholms Brandförsvär*

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har av Stadsbyggnadskontoret (SBK) fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (SFS 1998:808) och ska beaktas i behovsbedömningar för planer och program samt eventuella miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).

SSBF har tidigare vid behovs bedömning delgivit SBK yttrande daterat 2018-01-03 vilket bifogas.

SSBF noterar riskanalys genomförd av Brandskyddslaget daterad 2019-11-14.

Räddningstjänstens framkomlighet och möjligheten att genomföra räddningsinsatser skall beaktas. Detta avser både planerad bebyggelse inom den nya föreslagna planen samt även planens påverkan på den befintliga bebyggelsen. Om SSBF förväntas utgöra den alternativa utrymningsvägen behöver detta tas hänsyn till i planeringen. I SSBF:s vägledning VL2014-09 finns mer information om bland annat krav på uppställningsplatser, bärighet, fri höjd och svängradie för räddningstjänstens fordon m.m.

Försörjning av vatten för brandsläckning skall klargöras. Inom Stockholms stad bör det planeras för konventionellt brandpostsystem. Se även SSBF:s vägledning VL2014-12.

SSBF:s vägledningar kan laddas ned från [www.storstockholm.brand.se](http://www.storstockholm.brand.se)

*Trafikverket*

Trafikverket har emottagit ärendet för granskning och svarar primärt utifrån sin roll som väghållare för väg 229 och den intill detaljplanen närbelägna trafikplats Skarpnäck.

**Allmänt**

Trafikverket noterar att det i planbeskrivningen inte tydligt framgår att väg 229 är ett utpekat *riksintresse för kommunikationer*. Detta bör rättas till och tydliggöras till nästa skede.

Förverkligande av detaljplanen såsom illustrerats i plankartan, kan potentiellt innebära påverkan på Trafikverkets motorvägsramper. Det är väldigt viktigt att inga åtgärder inplaneras på Flygledargatan som i sin tur kan innebära att det framledes blir svårt att ”tömma” trafik från avfartsrampen. Köbildning i rampen som fortplantar sig ut mot väg 229 måste undvikas.

**Buller**

Trafikverket noterar att bullervärdena kommer att vara relativt höga för de planerade bostäderna. Det är viktigt att Stockholm stad använt sig av rätt trafikuppgifter vad gäller väg 229, med detta menat att prognosår 2040 och dess trafik beaktats.

Luftfartsverket

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

**Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.**

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

**VIKTIGT:** I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se [www.lfv.se/flyghinderanalys](http://www.lfv.se/flyghinderanalys).

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter i rubricerat ärende.

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har följande synpunkter.

- På plankartan har ett område intill fastigheten Flygeleven 2 lagts ut som kvartersmark (skolgård). Allmän platsmark ska avskiljas från kvartersmark. Det utlagda området för skolgård kan inte ensamt utgöra en egen lämplig självständig fastighet. Då återstår att föra skolgårdsmarken till en annan fastighet men användning kvartersmark för liknande ändamål. Enda intilliggande fastighet innehållande kvartersmark är Flygeleven 2 där också nämnda skola är belägen. Flygeleven 2 är planlagd som kvartersmark (icke störande industri, kontor, skola). Lantmäterimyndigheten anser att om den berörda marken ska läggas ut som kvartersmark som ämnas användas för skolgård så bör marken föras till Flygeleven 2 samt ha samma användning som Flygeleven 2, d.v.s. icke störande industri, kontor, skola, då fastigheten i framtiden kanske enbart ska användas för endast en av användningarna.

I planbeskrivningen beskrivs dels, att skolgårdsmarken ska upplåtas med nyttjanderätt för en skola (sid 32), dels att skolgårdsmarken ska föras till fastigheten Flygeleven 2 (sid 54). Vad är planmyndighetens avsikt?

- På plankartan inom kvartersmarken ligger det på ett flertal ställen smala remsor prickmark utlagda mellan byggrätten och användnings gräns mot allmän platsmark. För att kunna underhålla fasad och på andra sätt nå och sköta om blivande byggnader är det bra att detta utrymme finns, men räcker bredden på utlagda områden till för att t.ex. resa en byggnadsställning inom egen fastighet? Några officialservitut (servitut bildade i lantmäteriförrättning) för t.ex. fasadskötsel kommer inte att kunna bildas inom den allmänna platsmarken. Det är också svårt att upptäcka prickmarken på plankartan när området är så smalt.

I övrigt inga synpunkter på planförslaget.

Stadsdelsnämnden i Skarpnäck

### **Förslag till beslut**

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutar följande:

1. Förvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett detaljplaneförslag som innebär att c:a 480 lägenheter och en förskola kan byggas i ett område utmed den södra delen av Gamla Tyresövägen. Förslaget innebär också att Skevrodrets skog utvecklas till en allmän park med nya förbättrade stråk och funktioner samt att nya cykelbanor, busshållplats och en rondell anläggs för att öka trafiksäkerheten. Förvaltningen anser att det är positivt att det kommer till nya bostäder i Skarpnäck och att det föreslagna planområdet lämpar sig väl för det samt att det vore en fördel om en planläggning av området vid Hemköp skyndsamt kommer igång i syfte att uppnå en bättre struktur på båda sidor av Gamla Tyresövägen. Förvaltningen anser vidare att möjligheten att sänka den nya bebyggelsen i kvarter A och B med en våning ska provas. Slutligen ser förvaltningen det som positivt att Skevrodrets skog utvecklas till en allmän park.

### **Synpunkter och förslag**

Förvaltningen anser att det är positivt att det kommer till nya bostäder i kollektivtrafiknära läge i Skarpnäck. Det är också bra att åtgärder görs längs Gamla Tyresövägen som dämpar hastigheten och att korsningen mellan Flygledargatan och Gamla Tyresövägen byggs om till en mer trafiksäker rondell. Det är viktigt att planerade cykelbanor utmed Gamla Tyresövägen vid den nya bebyggelsen knyts ihop med de nyanlagda cykelbanorna utmed Flatenvägen. Förvaltningen anser att det vore en fördel om en planläggning av området vid Hemköp skyndsamt kommer igång i syfte att uppnå en bättre struktur på båda sidor av Gamla Tyresövägen.

Förslaget innebär en förändring för de som bor och vistas i närområdet, då ny bebyggelse kommer till i en helt annan skala än de befintliga radhusen. Förvaltningen anser att möjligheten att sänka den nya bebyggelsen i kvarter A och B med en våning ska provas.

Slutligen ser förvaltningen det som positivt att Skevrodrets skog utvecklas till en allmän park med en ny naturlekplats, spänger i våtmarken, platser att vistas på och trygga gångstråk med bra belysning. Det är också viktigt att ekar friställs och att den

biologiska mångfalden stärks genom olika åtgärder.

Stadsdelsnämnden i Farsta

### **Förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till detaljplan för fastigheten Skarpnäcks Gård 1:1 m fl vid södra delen av Gamla Tyresövägen i Skarpnäcks Gård.

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden har tagit fram ett förslag till detaljplan för ett område vid södra delen av Gamla Tyresövägen i Skarpnäcks Gård. Planen syftar till att bygga cirka 480 lägenheter, förskola och lokaler för service. Större delen av planområdet ingår i Skarpnäcks stadsdelsområde.

Det nordvästra hörnet av planförslaget består av parkmark och tillhör Farsta stadsdelsområde. Flertalet träd på parkytan kommer att fällas då en stor vattenledning ska flyttas från Gamla Tyresövägens östra sida till Gråhundsvägen för att möjliggöra planerad bebyggelse. Förvaltningen föreslår att nya träd planteras på parkytan eller exempelvis på gräsytan som gränsar till Skarpnäcks koloniträdgårdsförenings område vid Vinthundsvägen.

### **Remissen i sammanfattning**

Stadsdelsnämnden behandlade remissen *Program för Bagarmossen och Skarpnäck* den 4 februari 2016 eftersom kvarteret Drevern, med bland annat butiken Hemköp, och kvarteret Dvärgspetsen 1 ingår i Farsta stadsdelsområde. En mindre parkyta inom Farsta stadsdelsområde har tillkommit i planförslaget varför nämnden har fått förslaget på remiss.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av en del av programmet för Bagarmossen och Skarpnäck med cirka 480 bostäder, en förskola och lokaler för service och handel. Gamla Tyresövägen och Flygledargatan ges en ny utformning som inrymmer trottoarer, cykelbanor, trådrader och körbanor anpassade för busstrafik.

En ny elnätstation föreslås på parkmarken vid Gråhundsvägen i planområdets nordvästra del. Parkytan hör till Farsta stadsdelsområde.

Planområdet ligger drygt 500 meter från Skarpnäcks tunnelbanestation. Områdets närmaste livsmedelsbutik Hemköp är belägen intill korsningen Gamla Tyresövägen–Flygledargatans

sydvästra hörn.

### Förvaltningens synpunkter och förslag

Synpunkterna gäller endast den lilla del som omfattar grönytan i den nordvästra delen av planförslaget.

Förvaltningen har fått information om att en stor vattenledning ska flyttas från Gamla Tyresövägens östra sida till Gråhundsvägen för att möjliggöra den planerade bebyggelsen. Det innebär att flertalet träd på parkytan vid Gamla Tyresövägen–Vinhundsvägen–Gråhundsvägen kommer att fällas. Den elnätstation som ska uppföras på parkmarken tar bara en mindre del av ytan i anspråk. Det bör därför vara möjligt att plantera nya träd när ledningsdragning och byggnation är på plats. Träd tillför positiva värden för omgivningen.



*Området med planbestämmelse PARK är beläget i Farsta stadsdelsområde. (Del av plankarta – se bilaga.)*

En annan plats som är lämplig för grönkompensation är Vinhundsvägens norra sida där en gräsyta gränsar till Skarpnäcks koloniträdgårdsförenings område. Exempelvis blommande träd eller buskar som uppskattas av pollinerande insekter kan planteras i den västra delen av parkmarken.



*Markerad gräsyta är lämplig för grönkompensation vid Skarpnäcks koloniträdgårdsförening.*

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

### **Bilaga**

Stadsbyggnadsnämndens förslag till detaljplan för fastigheten Skarpnäcks Gård 1:1 m fl vid södra delen av Gamla Tyresövägen i Skarpnäcks Gård.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Dagvattenutredningen för kvartersmark förtydligar föroreningsberäkningarna och om nödvändigt justerar dagvattenhanteringen så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.
2. Att handlingarna bör kompletteras med en översiktlig provtagning av markföroreningar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att följande beaktas:

- Vibrationsrisk för delar av planområdet närmast Gamla Tyresövägen som utgörs av lera.
- Hur planen bidrar till att nå målet om hållbar energianvändning.

### **Motivering**

MHN anser att planförslaget visar på bebyggelse som anpassats väl för att tillskapa en god ljudmiljö. Vidare anser MHN att förslaget i viss mån anpassats till höga naturvärden. Ett stort område med påtagligt naturvärde påverkas negativt av förslaget liksom att ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter försvagas.



För att utjämna och ersätta förlorade ekologiska funktioner anser MHN att grönkompensationen bör ligga i att förstärka dessa funktioner. Beträffande dagvattenhanteringen visar förslaget på goda möjligheter att klara stadens åtgärdsnivå. MHN anser dock att dagvattenutredningen för kvartersmark bör förtydliga föroreningsberäkningarna så det tydligare framgår ifall miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

### Dagvatten och skyfall

Största delen av planområdet ligger inom tillrinningsområdet för sjön Flaten (SE657226-l 63399). Flaten är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Enligt VISS, september 2019, har Flaten god ekologisk status och uppnår god kemisk ytvattenstatus med vissa undantag.

I samband med planen har två dagvattenutredningar tagits fram som beskriver förutsättningarna och ger förslag på framtida dagvattenhantering inom allmän platsmark (Structor 2019-10-11) och kvartersmark (Structor 2019-10-09).

MHN är positiv till föreslagen dagvattenhantering inom allmän platsmark. Utredningen redogör tydligt hur föreslagna dagvattenåtgärder enligt åtgärdsnivån minskar föroreningsbelastningen från området jämfört med idag.

För att minska risken för översvämning vid extrema regn höjdsätts planerade kvarter så att avrinningen når omgivande gator istället för att orsaka skador på byggnader. Gaturum och grönytor ska fungera som sekundära avrinningsvägar när ledningssystemet är fullt vilket MHN är positiv till.

Beträffande identifierade lågpunkter riskerar två större lågpunkter vattenansamlingar vid extrema regn. Dels lågpunkten vid Gråhundsvägen och dels lågpunkten under Tyresövägen. Utredningen redogör att situationen vid Gråhundsvägen inte bör förvärras i samband med planförslaget, men redogör samtidigt att detta kan behöva utredas vidare. Beträffande lågpunkten under Tyresövägen riskerar översvämningssituationen att förvärras med planförslaget. För att inte öka flödet från området jämfört med idag vid normalregn och skyfall rekommenderar utredningen att dagvattenanläggningarna dimensioneras för 30 mm, istället för 20 mm nederbörd.

I planbeskrivningen redogörs att en viss ökad översvämningssrisk accepterar då det finns alternativa vägar, vilket MHN tolkar som att

planförslaget utgår ifrån att dimensionera dagvattenanläggningarna för 20 mm nederbörd. MHN anser att handlingarna tydligare redovisar konsekvenserna i lågpunkterna vid kraftiga skyfall, alternativt att dagvattenanläggningarna bör dimensioneras för 30 mm nederbörd.

Beträffande dagvattenhanteringen inom kvartersmark redogör utredningen tydligt förslag på åtgärder liksom på fördröjningsbehovet inom respektive kvarter för att klara stadens åtgärdsnivå, vilket MHN är positiv till. Utredningen redovisar att en fördröjningsvolym om 123 m<sup>3</sup> krävs för samtliga kvarter och att ytterligare 24 m<sup>3</sup> behöver fördröjas för att kompensera för det takdagvatten som avrinner mot gatan och som släpps direkt till ledningsnätet. Vidare redogör utredningen att det krävs en ytterligare fördröjningsvolym om 180 m<sup>3</sup> för att klara reningskrav för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas.

Föroreningsberäkningarna redogör om halter och flöden innan och efter planförslaget, liksom med och utan reningsåtgärder. Det framgår inte av utredningen huruvida den tillkommande fördröjningsvolymen är inkluderad i föroreningsberäkningen eller inte. MHN anser att föroreningsberäkningarna bör redovisas som två separata beräkningar. Dels för de åtgärder som föreslås inom ramen för stadens åtgärdsnivå och dels för de tillkommande åtgärder som krävs för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. MHN anser att utredningen även bör förtydliga ansatt reningseffekt för respektive åtgärd. För beräkning av halten fosfor i tillrinnande vatten förefaller reningseffekten vara ansatt till 88 % vilket MHN anser är högt. Sammanställda resultat i StormTac visar att anläggningar med biofilter har en reningseffekt på 65 %.

I övrigt anser MHN att föreslagen dagvattenhantering inom allmän platsmark och inom respektive kvarter bör redovisas tydligare i planbeskrivningen. Det bör även framgå av planbeskrivningen hur planen med föreslagna åtgärder inte riskerar ickeförsämringskravet liksom att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas. Detta kan göras bl.a. med illustration och principskiss av föreslagna dagvattenåtgärder för respektive kvarter liksom för allmän platsmark. Det bör även framgå vilken rening åtgärderna förväntas ge jämfört med idag.

### Naturmiljö

I samband med planarbetet har en naturvärdesinventering (WSP, 2019-11-15) genomförts som visar på att området har en variationsrik naturmiljö med inslag av hållmarkstallskog, glesa lövskogsmiljöer med ädellövinslag, tät lövskog och fuktlövskog.

Fem områden värderades till visst naturvärde, fyra till påtagligt och ett till högt naturvärde. Vid utförd trädinventering identifierades tio särskilt skyddsvärda träd varav nio grova ekar och en grov tall.

Föreslagen detaljplan innebär framförallt påverkan på områdets blandskogs och ädellövskogsmiljöer, medan tallskogsmiljöer och fuktlövskog till stor del undantas från bebyggelse.

De områden som berörs av planerad bebyggelse har huvudsakligen klassats till visst och påtagligt naturvärde. Dock berörs en del av ett objekt som klassats till högt naturvärde. Även två särskilt skyddsvärda träd berörs av planerad bebyggelse. Planförslaget innebär en viss fragmentering av områdets naturmiljöer, vilket kan innebära en begränsning av områdets förutsättningar för biologisk mångfald och funktion som ekologisk spridningszon.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för områdets ekmiljöer som små till måttligt negativa. Planförslaget innebär viss avverkning av skyddsvärda träd som kan utgöra värdefulla livsmiljöer för många arter. Merparten av skyddsvärda träd återfinns dock i områden som kommer att undantas från exploatering.

MHN är positiv till justeringar av bebyggelsen som genomförts för att bevara större delen av området med högt naturvärde liksom att flera träd, framförallt inom förskoletomten, skyddas med planbestämmelse. Däremot påverkas ett stort område med påtagligt naturvärde vilket innebär att flera skyddsvärda träd behöver tas ner och att spridningsfunktioner för eklevande insekter kommer att försvagas.

I handlingarna anges att grönkompensation ska tillämpas men att konkreta åtgärder kommer att utredas senare under processen. Vad det gäller grönkompensation anser MHN att resurserna bör allokeras till att utjämna och ersätta förlorade ekologiska funktioner för eklevande insekter. Naturvärdesinventeringen ger förslag på att utveckla ekmiljöerna inom området med bl.a. friställning av ekar, inplantering av ek samt uppsättning av s.k. mulmholkar, vilket MHN är positiv till. MHN anser att resurser för grönkompensation även bör läggas utanför det aktuella planområdet, inom sambandet mellan Flaten/Stora Sköndal och Bagarmosseskogen.

I samband med den kommande planeringen av Skarpnäcks sportfält är det även viktigt att spridningssambandet kommer med tidigt i planeringsprocessen. P.g.a. osäkerheterna kring utvecklingen av sportfältet anser MHN det även motiverat att allokera grönkompensation till spridningssambandet Nacka - Bagarmosseskogen-Flaten, där det finns stort behov av friställning.

## Omgivningsbuller

I samband med planarbetet har en bullerutredning (ACAD 2019-10-08) genomförts. Trafikbullret domineras av buller från Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Enligt utredningen beräknas ekvivalenta bullernivåer mot Gamla Tyresövägen bli 61-64 dBA med ett fullt utbyggt område. Mot Flygledargatan beräknas de ekvivalenta nivåerna bli 62- 65 dBA. Längs samtliga gator är ljudnivån högst längst ner för att avta något högre upp i husen.

För att innehålla riktlinjerna för trafikbuller har lägenheter längs Gamla Tyresövägen och Flygledargatan planerats genomgående med minst hälften av boningsrummen mot innergård eller som högst 35 m<sup>2</sup>. Husens placering och utformning ger en bullerskyddande verkan och gårdarna skärmas från buller på ett effektivt sätt. Beräknade bullernivåer på samtliga gårdar är väl under 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

Lägenheter i västra respektive östra hörnet av kvarter D saknar dock möjlighet till tyst sida varför dessa lägenheter kräver teknisk lösning med 50 % inglasad balkong. Totalt berörs 10 av 170 lägenheter av denna bullerdämpande åtgärd vilket motsvarar ungefär 6 % av lägenheterna i kv. D.

MHN anser att planförslaget visar på en genomtänkt bebyggelsestruktur, anpassad efter platsens förutsättningar beträffande omgivningsbuller. Förslaget möjliggör överlag en tyst sida och förutsättningar till att skapa en god ljudmiljö. Lägenheterna som kräver teknisk lösning inom kv. D utgör en mindre del av bostäderna och i övrigt har en god ljudmiljö tillskapas inom kvarteret. Därav anser MHN att avsteget från bullerförordningen (2015:216) är acceptabel.

Eftersom det inom planförslaget finns delar där bostäder inte kan planeras utan särskild hänsyn till trafikbuller är MHN positiv till att plankartan förses med bestämmelse om att bostäder ska utformas så att riktvärden för trafikbuller klaras.

## Markföroreningar

I samband med planen har en sammanfattning av föreningssituationen tagits fram (Liljemark 2019-06-04). När bostäder eller förskolor ska byggas bör marken undersökas i både ytligt lager och i eventuella fyllnadsmassor. Undersökningen ska ge kunskap om vilken typ av eventuella föroreningar som finns och på vilka nivåer. Dels har det funnits ett intilliggande flygfält

med risk av att ha spridit föroreningar via damning och i anslutning har det även förekommit en verksamhet med drivmedelsförsäljning. Även utefter vägens dragning kan typiska föroreningar från vägtrafik förekomma. MHN anser att handlingarna bör kompletteras med en översiktlig provtagning av markföroreningar, med provtagning av jord på olika nivåer och analys av de vanligaste föroreningarna, som ett antal metaller, alifater, aromater och PAH. Analyslabben har screeningpaket där analys av de vanligaste föroreningarna ingår. Utöver screeninganalysen bör PCB analyseras för ett mindre antal av jordproverna. Den översiktliga markundersökningen bör också kompletteras med en provtagning av grundvattnet där så är möjligt. Utifrån vad provtagningar visar behöver en riskanalys tas fram gällande åtgärdsbehov och sanering.

### Vibrationer

Delar om planområdet närmast Gamla Tyresövägen utgörs av lera. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Det bör därför säkerställas att byggnaderna grundläggs och konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61 ). MHN rekommenderar att plankartan förses med bestämmelsen " *Vibrationer i bostadsrum får ej överstiga 0,4 mm/s*". Bestämmelsen bör avgränsas på plankartan och i planbeskrivningen redovisas hur bestämmelsen kan uppnås.

### Energianvändning i byggnader

Stockholms stad har antagit målet att vara fossilbränslefritt år 2040 och i stadens miljöprogram finns målet om en hållbar energianvändning (mål 1). En förutsättning för att nå dit är att energianvändningen i byggnader blir effektivare och att alternativa energikällor som sol utnyttjas i högre grad.

Bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar energianvändningen och energitillförseln i byggnader. Exempelvis kan energibehov minskas genom att byggnaderna lokaliseras och utformas för att i så hög grad som möjligt kunna tillgodogöra sig energin från solinstrålningen för uppvärmning. Samtidigt bör byggnaderna utformas så att de inte värms upp för mycket under varma sommarkvar, genom att skärma solinstrålning när solen står som högst.

Det är viktigt att beakta formfaktorn, eftersom den är betydelsefull för hur mycket energi byggnaden behöver för uppvärmning och kylning. Formfaktorn beräknas som omslutande area (totalarean av

väggar och tak- ej golv) dividerad med m<sup>2</sup> A-temp (antal m<sup>2</sup> som är uppvärmda till minst 10 grader). Ju högre formfaktor, desto sämre ur energisynpunkt. Den beräknade formfaktorn bör vara 1 - 1,5 för flerbostadshus. Ju smalare och ju mer oregelbundet ett hus är, desto högre formfaktor.

Förutsättningar för alternativa energikällor kan ges genom att byggnader lokaliseras och tak vinklas så att de blir lämpliga för installation av solceller och solfångare. Miljöförvaltningen föreslår att det formuleras planbestämmelser som förenklar installation av tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning. Även om det inte skulle vara aktuellt inom planen nu, så ger det möjlighet att installera det i ett senare skede utan planändring. För att minimera skuggning av de delar av taket som är mest lämpade för solfångare, bör ventilationshuvar och andra uppstickande delar av taket placeras i nordliga lägen på taket.

MHN anser att handlingarna bör kompletteras med en redovisning av hur planen bidrar till att nå målet om hållbar energianvändning, d.v.s. hur planen ger förutsättningar för effektiv energianvändning i byggnader, samt förutsättningar för alternativa energikällor som sol. Följande bör redovisas:

- beräknad formfaktor för respektive byggnad
- hur bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar byggnadernas energiprestanda. Även behov av solavskärmning bör redovisas.
- hur takens utformning påverkar möjligheten att installera solceller och solfångare.

### **Upplysningar**

MHN vill även upplysa om anmälningsskyldighet för förskolor en!. förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) samt upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden en!. 10 kap 11 § miljöbalken).

Kulturförvaltningen

### **Synpunkter i sammanfattning**

Stadsutvecklingsenheten bedömer att föreslagen detaljplan kan tillstyrkas men skulle gärna se att våningshöjden minskade eller varierades ut mot Gamla Tyresövägen.

### **Kulturhistoriska värden**

Planområdet upptar skevrodrets skog. Det är beläget mellan två bebyggelseområden. Öster om planområdet ligger Skarpnäcksstaden vars stadsplan fastställdes 1982 på platsen för det gamla flygfältet från andra världskriget. Nya stadsbyggnadsidéer lanserades där den traditionella staden med slutna kvarter var

förebilden. Norr om planområdet inom fastigheten Helikoptern finns ett nyare radhusområde uppfört i mitten av 2010-talet. Ingen av dessa områden är klassificerade av Stadsmuseet. Men Skarpnäcksstaden får anses ha höga kulturhistoriska värden då det är stadsplanehistoriskt intressant och några av kvarteren erhöll Kaspar Salin-priset 1983. Väster om planområdet ligger Norra Sköndal från 1960/1970-talen som består av radhus och kedjehus i två våningar med garagelängor mellan husen. Området är gulmarkerat enligt Stadsmuseets klassificeringskarta dvs. det är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Inom planområdet finns RAÄ-nummer Brännkyrka 263:1, övrig kulturhistorisk lämning, i form av tolv stridsvärn från andra världskriget. Det är placerat på höjden och har direkt koppling till flygfältet som låg i området vilket också framgår av namnen på gator och fastigheter i området i Skarpnäcksstaden.



*Bilden till vänster visar platsen för planområdet med den övriga kulturhistoriska lämningen. Illustrationen till höger låter se att bebyggelsen lätt kan framstå som murlik och dominerande i förhållande till omgivande bebyggelse och natur.*

### Synpunkter på planförslaget

Stadutvecklingsenheten gör bedömningen att detaljplanen är möjligt att genomföra men att vissa omarbetningar skulle vara positiva för stads- och landskapsbilden. Den nya bebyggelsen ut mot Gamla Tyresövägen föreslås att uppföras i sex våningar i sammanhängande längor uppdelade i tre kvarter och med branta sadeltak. Gaturummet kan lätt få karaktären av en mur och de homogena volymerna bryter sig ur istället för att samspara med Skevrodrets skog. Det skulle därför vara välgörande om våningsantalet drogs ner eller om takhöjden varierades med uppbrutna takformationer. Minskade volymer skulle också mildra mötet med det intilliggande radhusområdet.

Intentionen i planbeskrivningen är att knyta an till Skarpnäcksstaden och naturen. Stadutvecklingsenheten anser att det är en god ambition. I Skarpnäckstaden är den dominerande hushöjden mellan fyra och fem våningar varför uppbrutna

takformationer bättre framträder och lättar upp gaturummet. Ett våningsantal på sex är lite för högt för att uppnå den effekten. Men det är positivt att man tar upp tegel som material vilket bidrar till att binda samman bostadsområdena. Det är också välgörande för gaturummet att man bevarat berghällen med ett släpp mellan kvarteren.

Länsstyrelsen hanterar fornlämningsfrågor och ska kontaktas innan för en bedömning. En lämning måste vara tillkommen före år 1850 för att klassificeras som fornlämning. Länsstyrelsen kan dock genom beslut i det enskilda fallet förklara en yngre lämning för fornlämning, om det finns särskilda skäl med hänsyn till dess kulturhistoriska värde.

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

Trafikkontoret

#### **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret är positivt till nya bostäder i nära anslutning till effektiv kollektivtrafik och skolor. Trafikkontoret är även positivt till att Gamla Tyresövägen anpassas till sin omgivning och får en förtydligad och förbättrad funktion för gående och cyklister.

#### **Gator och trafik**

Exploateringen utmed Gamla Tyresövägen innebär att trafiksituationen utmed vägen förändras från att ha en landsvägskaraktär till en mer urban stadsgata.

#### **Gamla Tyresövägen**

Det är positivt att gaturummet ses över, gatans funktion och fördelning mellan trafikantgrupper förtydligas därmed. Gående och cyklister får mer utrymme och en bättre framkomlighet än idag med den utformning som föreslås. Trafikkontoret håller med om att detta därmed kan bidra till en bättre hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet längs sträckan.

Det beskrivs att gång- och cykelbanor utformas som genomgående mot anslutande gator. Det är även viktigt att se till att sikten är god på dessa platser, bland annat på de anslutande gatorna till vilka in och utfarter till garage finns.

Ett medskick är att det säkerställs att cirkulationen Flygledargatan/Gamla Tyresövägen dimensioneras för busstrafiken som trafikerar området.

Inom Skarpnäck pågår utredningar för åtgärder inom ramen för



hastighetsplanen. Samordning mellan projekten behöver fortsatt ske.

I det fortsatta arbetet med utformning och reglering av Gamla Tyresövägen och Flygledargatan är det av vikt att samordning sker med trafikkontoret.

### **Parkering för cykel och bil**

Det lägesbaserade parkeringstal för bil och cykel som presenteras ser trafikkontoret som rimligt. Trafikkontoret håller även med om att utformning av cykelparkering ska vara säker och lättåtkomlig, så som beskrivs i PM Trafik.

### **Trafik kopplad till förskolan**

Byggnaden angörs via lokalgatans vändplan där även leveranser och sophämtning sker. Av erfarenhet är detta ingen bra lösning, det blir stökigt vid lämning och hämtning. Även med åtgärder för att föräldrar ska gå eller cykla med barnen så sker ändå en betydande del av hämtning och lämning av föräldrar med bil.

Ska även leveranser och sophämtning ske ifrån samma yta riskerar en trafikfarlig situation att uppstå i anslutning förskolans entré. Det går inte att utläsa om en separat yta för leveranser planeras eller om detta förväntas ske i vändplatsen, vilket i så fall riskerar att blockera annan trafik från att vända.

Därmed bör lösningen med vändplanen ses över ytterligare. För att inrymma alla funktioner som beskrivs behövs mer utrymme, eller en tydligare tanke med fördelningen av utrymmet, så en trafiksäker situation kan säkerställas.

### **Park och natur**

Gällande ytan i anslutning till kvarteret Flygeleven där parkmark föreslås övergå till kvartersmark/skolgård. Det är bra att behovet av skolgård säkerställs men då detaljplanen för Flygeleven 2 även medger annan användning än skola vore det dock olyckligt att här överföra parkmark till kvartersmark. Om skolan försvinner och ersätts av kontor/industri eller skolverksamhet utan behov av skolgård är det viktigt marken som nyttjas för skolgård återgår till att vara allmän platsmark och det är därför viktigt att den även fortsättningsvis är detaljplanelagd som parkmark. Upplåtelse för skolgård kan ske med nyttjanderätt alternativt markupplåtelse så länge behovet kvarstår.

Exploateringskontoret

### **Beskrivning av planförslaget**

Aktuell detaljplan möjliggör cirka 480 nya bostäder, lokaler samt

en ny förskola. Bebyggelsen är placerad i Skevrodrets skog längs Gamla Tyresövägen. Skolgårdsyta planläggs även till förmån för en befintlig skola inom fastigheten Flygeleven 2.

Fyra bostadskvarter planeras. Cirka 310 lägenheter avses bli upplåtna med hyresrätt och cirka 170 lägenheter med bostadsrätt. Gamla Tyresövägen och Flygledargatan uppgraderas och Skevrodrets skog utvecklas.

### **Exploateringskontorets synpunkter**

Exploateringskontoret har medverkat i arbetet med framtagandet av detaljplaneförslaget. Kontoret anser att detaljplaneförslaget har goda förutsättningar att ge ett välbehövligt tillskott av bostäder och arbetsplatser, samtidigt som det kan öka trivseln i området.

Exploateringskontoret anser vidare att det är positivt att trafikmiljön i området utvecklas och att det finns ett tydligt fokus på trafikmiljön för gående och cyklister. Gamla Tyresövägen kommer efter ombyggnation inrymma pendlingsstråk för cykel, vilket bidrar till att skapa kopplingar till andra områden.

Förslag på placering av elnätsstation (E) riskerar att påverkas av förändringar i infrastrukturen kopplad till utvecklingen av Skarpnäcks sportfält. I den fortsatta planeringen bör därför denna placering ses över.

Berörda avdelningar inom exploateringskontoret har haft möjlighet att lämna synpunkter till detta yttrande.

### **Utbildningsförvaltningen**

Stadsbyggnadskontoret har inbjudit utbildningsförvaltningen med flera till samråd kring förslag till detaljplan för fastigheten Skarpnäcks Gard 1:1 m.fl. vid södra delen av Gamla Tyresövägen i stadsdelen Skarpnäcks Gård, S-Dp 2017-01740.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostadsbebyggelse med cirka 480 nya lägenheter, lokaler samt en förskola. De närmsta skolenheterna är Skarpatorpsskolan (ca 850 m), Brotopsskolan (cirka 1,6 km) och Bagarmossens skola (cirka 1,7 km).

Utbildningsförvaltningen bedömer att den nya bebyggelsen i Skarpnäcks Gård 1:1 omfattas av den skolplanering som planprogrammet för Bagarmossen-Skarpnäck avser i detaljplan fastigheten Rustmästaren 2 m.fl. även kallat Bergholmsbacken.

Utbildningsförvaltningen vill i detta yttrande understryka vilden

av att detaljplan fastigheten Rustmästaren 2 m.fl. det vill säga den nya planerade skolan Bergholmsbacken ej förskjuts längre fram i tid än vad den redan gjorts, det vill säga till 2028. Om detaljplan fastigheten Rustmästaren 2 m.fl. förskjuts ytterligare längre fram i tid kommer skolfrågan ej vara löst för de andra detaljplaner som ingår och fortskrider i program för Bagarmossen och Skarpnäck, inklusive Skarpnäcks Gard 1:1. Om skolfrågan inte är löst kommer staden som huvudman för ansvaret att säkra barn och ungas skolplatser vara tvungen att ställa upp tillfälliga lösningar som till exempel paviljonger vilket är mycket kostnadsdrivande.

Detta är utbildningsförvaltningens yttrande i ärendet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Med anledning av stadsbyggnadskontorets remiss av rubricerat ärende vill Skönhetsrådet anföra följande.

### **Beslut**

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om att sänka byggnaderna med en våning.

### **Ärendet**

Föreliggande ärende innebär att fyra nya kvarter byggs längs med Gamla Tyresövägen, att en ny förskola anläggs, att Skevrodrets skog utvecklas till en park samt att en befintlig skola får en något större skolgård. Totalt omfattar förslaget 480 lägenheter, samlingslokaler och affärslägen. Platsen har tidigare prövats för bebyggelse genom programförslaget för Bagarmossen och Skarpnäck 2015. Skönhetsrådet ställde sig då positivt till att pröva bebyggelse längs gatan men påpekade också att de naturvärden som finns i skogen behöver värnas (SR-03.02-0391-2015). Under planarbetets gång har bebyggelsen omdisponerats så att stora naturvärden kan sparas genom att det befintliga berget tillåts ligga kvar och dessutom titta fram mot gatan mellan kvarteren. Byggnaderna har fått en sammanhållen takfot och utförs i huvudsak i variationer av tegel som ger bebyggelsen en koppling till Skarpnäcksfältet.

Skönhetsrådet uppskattar den stringens förslaget uppvisar med den jämna takfoten och finner det välgörande att robusta fasadmaterial används genomgående. Den föreslagna tegelarkitekturen ger tyngd mot gatan samtidigt som träfasaderna lättar upp bebyggelsen mot parken. Det föreslagna parkhuset skulle vinna på att utföras mer i trä än förslaget, helst även med trästomme. Med förslaget omvandlas Gamla Tyresövägen till en gata med trädplantering och generösa gång- och cykelbanor. Rådet anser att greppet tillhör de

intressantare bland de många gatuomvandlingar som nu prövas. Den nya strukturen är tålig och bjuder in till att kompletteras organiskt på de närliggande trafikområdena, handels- och industritomterna. En viktig fråga för att den nya bebyggelsen skakunna skapa nya goda rum och fungera i den övergripande stadsbilden är skalan. Skönhetsrådet anser att förslaget bör sänkas med en våning av ovanstående skäl. En sådan förändring skulle innebära fem våningar mot Gamla Tyresövägen i stället för sex.

Rådet är positivt till att den tillkommande förskolan inte blir större än fyra avdelningar men önskar ytterligare yta för barnens utemiljö. På samma sätt välkomnar rådet ytterligare skolgård för den befintliga byggnaden även om tio kvadratmeter per barn är alldeles för lite i ytterstaden. Situationen understryker problemen när skolor ordnas i industribyggnader utan tillräcklig yta för rast och lek, som sedan får hanteras genom otillfredsställande speciallösningar.

Skönhetsrådet önskar också inskräpa vikten av god kollektivtrafik till området. Med förslagets komplettering av lägenheter och kommande bebyggelse är det av stor vikt att tidigt skapa kollektiva resmönster genom att erbjuda god tillgång till buss, men också i framtiden en ytterligare uppgång till Skarpnäcks tunnelbanestation.

### **Övriga remissinstanser**

Stockholm Vatten och Avfall AB - Vatten

Med anledning av Er begäran om yttrande i rubricerat ärende meddelar Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) följande från VA-teknisk synpunkt.

### **Allmänt**

Inom planområdet har SVOA befintliga vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar. Genomförandet av föreslagen detaljplan innebär utbyggnad av allmänna VA-ledningar.

### **VA-försörjning av nya kvarter**

Anslutningar för vatten, spillvatten och dagvatten för nya kvarter kan beredas genom ett nytt ledningsstråk som planeras i Gamla Tyresövägen och ansluts till befintliga ledningar i korsningen Flygledargatan. Vidare utredningar är nödvändigt för att säkerställa exakta lägen.

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån min +90 m och max +100 m över stadens nollplan, vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring kan erfordras. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

**Vattenledning i Gamla Tyresövägen**

Genom planområdet sträcker sig en befintlig huvudvattenledning med dimension 600mm i Gamla Tyresövägen. Denna ledning är särskilt känslig för markvibrationer, byggnation i närheten av denna ledning kan ej påbörjas förrän denna ledning är flyttad och tagen ur drift. Riskanalys och försiktighetsåtgärder krävs vid vibrationsalstrande arbeten så länge ledningen är i drift.

SVOA planerar för en ny sträckning av ovan nämnd vattenledning. Den nya sträckningen går delvis genom planområdet, men hamnar längre bort från planerad bebyggelse jämfört med befintlig. Nya ledningen kommer att utföras i ett mer vibrationståligt material, men kräver fortfarande erforderlig riskanalys och försiktighetsåtgärder vid vibrationsalstrande arbeten.

SVOA önskar att mark reserveras i detaljplanen genom ett u-område enligt bifogad ritning, se Bilaga 1. För att möjliggöra långsiktig driftåtkomst krävs att inga träd placeras inom 4 m på vardera sidan om ledningen. Befintliga träd och buskar längst sträckan kommer tas bort och inte ersättas med nya, illustrerat med (färg på kryssen) kryss i bilagan.

**Berganläggningar**

Inom planområdet finns befintliga sekretessbelagda berganläggningar för fördröjning och avledning av avloppsvatten. Befintligt U-område för denna anläggning ska behållas.

Vibrationsalstrande arbeten som riskerar att påverka anläggningarna ska följa SVOA:s bestämmelser och anvisningar för arbeten inom eller intill berganläggningar, se

[https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf1/blanketter/tips-och-riktlinjer/Blankett\\_allmanna-bestammelser-i-berg2012.pdf](https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf1/blanketter/tips-och-riktlinjer/Blankett_allmanna-bestammelser-i-berg2012.pdf). Detta är särskilt viktigt att beakta då det i planbeskrivningen rekommenderas att anläggningsmetoderna pålning, sprängning och bergschakt skall användas för byggnationen av bl.a. underjordiska garage i kvartersmark. Anläggningsmetod samt val av skyddsåtgärder måste bestämmas först efter att riskanalys är utförd enligt ovan. Det kan även finnas risk för att planen behöver omarbetas om riskanalysen ej rekommenderar byggnation ovanpå berganläggning.

I nordvästra delen av planområdet finns en avluftningsanordning. Enligt planbeskrivningen kan det förekomma lukt från denna vid arbete i tunneln. Det bör förtydligas att risk för lukt även kan finnas i normalt fall. Därför rekommenderas kvarter A att ej placeras

närmare anordningen än befintlig bebyggelse. Drift av anordningen kräver åtkomst med lastbil från promenadvägen nordväst om kvarter A, dimensionering av denna väg ska säkerställa driftåtkomsten.

### **Dagvattenhantering**

Dagvatten inom planområdet ska omhändertas enligt Stockholms stads dagvattenstrategi, se

<http://www.stockholm.vattenochavfall.se/dagvatten>. Åtgärdsnivån ska tillämpas för såväl kvartersmark som allmän platsmark. För att klara mer extrema nederbördssituationer ska i dagvattenutredningarna föreslagen höjdsättning beaktas i fortsatt projektering, och säkra avrinningsvägar planeras för att motverka skadliga översvämningar.

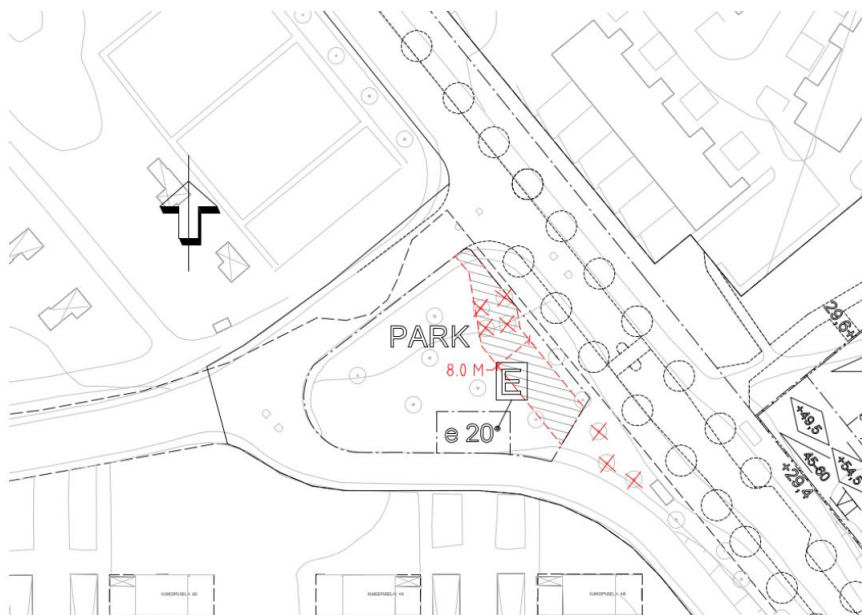
Efter granskning av Dagvattenutredning allmän platsmark daterad 2019-10-11, och PM dagvatten kvartersmark daterad 2019-10-09, bör följande punkter ses över:

- ☐ Dagvatten från planområdets norra del leds via en dagvattenledning av dimension 225 mm och vidare till ett kombinerat system i Skarpnäck, alltså inte mot Flaten.
- ☐ Det behövs en helhetsbild av dagvattenhanteringen inom planområdet med förväntade flöden enligt P110 med och utan åtgärder för både allmän mark och kvartersmark. Ange flöden för delavrinningsområden till respektive planerad anslutningspunkt på dagvattennätet (se checklista). Förslag till dagvattenhantering (normalflöden) bör illustreras i form av en systemskiss som kompletterar texten. Skissen ska beskriva vilka ytor som avvattnas till resp. system. Möjliga perkolationsytor till grundvatten ska markeras ut.
- ☐ Dagvattenutredningen saknar beskrivning av dagvattenhantering och anslutningspunkt för dagvatten från parken med planerad naturlek mm.
- ☐ I utredning för allmän mark har ”parkmark” använts som markanvändning i nuläget men skogsmark har använts i utredningen för kvartersmark. Planområdet har beskrivits både som parkmark och naturmark i tidigare detaljplaner. Olika markanvändning kan påverka jämförelse med föroreningsbelastningen i nuläget.
- ☐ Utredningen för kvartersmark anger underjordiska skelettjordsmagasin för Gamla Tyresövägen medan utredningen för allmän platsmark anger växtbäddar med ytlig avledning och ytligt magasin. Det är av vikt att fortsatt utreda vilket av förslagen som förordas.
- ☐ Åtgärder som både renar och fördröjer bör prioriteras, ex. växtbädd istället för underjordiska magasin. Utredningen bör

tydliggöra om underjordiska magasinen behövs eller ej och vilka åtgärder som ska väljas i första hand.

### **Bilaga 1. U-områden, 8 m bred centrerad över ledning.**

Bild 1. visar U-område som behövs för ny huvudvattenledning genom parkområde.



Stockholm Vatten och Avfall AB - Avfall

*Stockholm Vatten och Avfall har följandesynpunkter på aktuellt förslag till detaljplan.*

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att maskinell insamling av avfall via mobil sopsug planeras för två fraktioner då detta går i linje med stadens princip om maskinell hantering. Planeringen av den mobila sopsugen ska ske i enlighet med stadens riktlinjer. Tex ska dockningspunkter placeras så att bullerstörningar minimeras vid tömning. Se samtliga riktlinjer för mobil sopsug i *Projektera och bygg för god avfallshantering*, särskilt sida 21-23.

Stockholm Vatten och Avfall ser också positivt på att miljörum planeras för bostäderna. För att öka insamling och återvinning av förpackningar och tidningar rekommenderas att fastighetsnära insamling alltid planeras in och ges utrymme vid nybyggnationer. Fastighetsägaren ska även i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via miljörum eller via uppställningsplats för container.

För manuell hantering i miljörummet är det viktigt att säkerställa god arbetsmiljö. Stockholm Vatten och Avfall vill därför uppmärksamma om att riktlinjerna kring kärthantering som finns i

*Projektera och bygg för god avfallshantering* ska följas.  
Exempelvis gäller följande:

- Dragvägen från miljörum till sopbilens angöringsplats ska vara hårdgjord och plan, lutning bör inte överstiga 1:20.
- Avståndet mellan hämtfordon och kärlets placering ska vara så kort som möjligt, högst 10 m rekommenderas.
- Arbetsutrymme för hämtpersonal framför avfallsbehållare i miljörum bör vara minst 1,5m.

Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att insamling av förpackningar och tidningar rekommenderas även för förskolan. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller, t ex restauranger och storkök, måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Ett system för att omhänderta både matavfall och fett är en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare, även kallad kombitank.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området. I nybyggnadsområden bör gatustrukturen utformas så att hämtfordon kan köra runt utan att behöva vända eller backa. Backning ska ur trafiksäkerhetssynpunkt undvikas och får endast förekomma vid vändning med max en billängd, exempelvis genom en backvändning/t-vändning. Den vändplan som planeras rekommenderas ha en radie på minst 9 meter.

Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

Fullständiga riktlinjer framgår av *Projektera och bygg för god avfallshantering*.

Observera att yttrandet endast berör avfallshanteringen.

Stockholm Exergi

**Stockholm Exergi** anför följande till remissens besvarande:

**Fjärrvärme/Fjärrkyla:** Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme. I övrigt ingen erinran. Kontaktperson är Johan Lindström, tel. 0725 21 76 27

**Undermarksanläggningar:** Ingen erinran.



**Ellevio**

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter.

För att klara kapacitet för tillkommande bebyggelse etableras en ny nätstation i planområdet. Läget för nätstationen är relativt långt från de laster som ska anslutas och därför förutsätts att kabelvägar ges kortast möjliga sträckning i allmän mark såsom parkmark, gata och gångbana fram till bebyggelsen. Se bilaga om servislängder och nätstationer.

En planbestämmelse för E-området begränsar största byggnadsarea. Det kan innebära hinder för underhållsåtgärd och förstärkning om nätstationen måste bytas ut till ny modell. Det kan också innebära att Ellevios möjlighet att anpassa nätstationen för kommande lösningar för fordonsladdning begränsas. Ellevio föreslår därför att bestämmelsen utgår.

Ellevio lokalnät vill bli kontaktade för ledningssamordning.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

**Kontaktperson**

John Kilpi, områdesansvarig Ellevio lokalnät, tel. 08-060 61 81

**Bilaga**

Funktioner nätstationer Ellevio

Servislängder och nätstationer

**Sakägare enligt fastighetsförteckning**

Genova

Genova yttrar sig över planförslaget i egenskap av fastighetsägare för fastigheterna Dvärgspetsen 1, Drevern 1 och Drevern 2.

**Om planen**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostadsbebyggelse med cirka 480 lägenheter, lokaler samt en förskola med fyra avdelningar vid Gamla Tyresövägen i Skarpnäck. I planen ingår att uppgradera Gamla Tyresövägen och Flygledargatan för gående och cyklister samt att utveckla Skevrodrets skog med områden för lek och rekreation. Detaljplanen inkluderar även en skolgårdyta för en befintlig skola.

### Genovas Synpunkter

Planförslaget har genom dess exploateringsgrad och utformning, goda förutsättningar att skapa den stadsfront som är eftersträvad. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, vilket främjar ett hållbart resande. Kommunen har tagit höjd för lokaler i bottenvåningarna i anslutning till stråk som binder samman planområdet med centrala Skarpnäck. Genova ser positivt på att förskolan placeras i anslutning till befintlig grönska. Gamla Tyresövägen och Flygledargatan ges en ny utformning med gång- och cykelbanor, trädplantering och körbanor för busstrafik. Den nya utformningen kommer skapa en attraktiv miljö för människan att bo och vistas i.

Det skulle vara fördelaktigt om kommunen innan granskning har kommit längre med omkringliggande detaljplaner, så att utvecklingen vid Gamla Tyresövägen kan läsas i ett större sammanhang. Här spelar utvecklingen på Genovas fastigheter en viktig roll för att få en ihop ett sammanhållet och attraktivt område. Det är viktigt att stadens flöden och byggnadshöjderna samspelar samtidigt som gaturummet gestaltas för att skapa den stadsmässighet och trafiksäkerhet som efterfrågas.

I planbeskrivningen står det att *"En lågpunkt finns på Gråhundsvägen och fastigheten Drevern 2, väster om planområdet, och berör endast gata och parkering. Situationen på platsen bör inte förvärras i och med planerad exploatering så ytvavrinningen i planerad situation inte kommer styras mot Gråhundsvägen utan hållas kvar på Gamla Tyresövägen"*. Genova anser att kommunen måste säkerställa att planerad situation på Drevern 2 inte förvärras utan snarare förbättras efter exploateringen.

#### Boende 1

Jag bor på Helikoptergatan 32, radhuslängan mot skogen, och ser ett flertal problem med planen, så som den är utformad nu.

##### 1. Skugga och insyn

På grund av närheten till våra bostäder i Brf Tegelparken kommer de massiva huskropparna stänga inne ljus och helt förta känslan av rymd. Insynen kommer i flera radhus bli total. När vi vistas ute på vår lilla gräsplätt kommer vi ha publik från en sexvåningsläktare.

##### 2. Värdet på våra bostäder

500 bostäder och två superdagis kommer tyvärr inte att höja värdet på våra radhus i föreningen.

Vid försäljningen av vår länga var nypriset på vissa hus en hel miljon dyrare på grund av det insynsskyddade läget vid skogen.

Huspriserna har stadigt höjts och husen i vår länga har alltid sålts för betydligt mer än i övriga längor. Värdet på våra hus kommer att

förändras drastiskt i och med närheten av en sexvåningsmur med 300 hyreslägenheter precis utanför tomtgränsen.

### 3. Risk för sättningsskador

När Brf Läktaren på Horisontvägen byggdes fick våra väggar sprickbildningar av byggarbetet.

Eftersom det planerade sexvåningshusen kommer att stå mycket närmare och att det ska grävas djupt på grund av garage, riskerar vi att få fler sprickor och sättningsskador i våra hus. Tung byggtrafik lär också både störa och innebära skaderisker, om husen ligger för nära.

### 4. Karaktären

Idag är karaktären på området präglad av låga radhus på båda sidorna och skogen är luftig och kuperad med ett rikt djur- och fågelliv med bland annat hackspettar, rådjur och grävlingar. Den planerade bebyggelsen på nästan 500 bostäder utgörs av en lång, massiv sexvåningsmur. Vi som bor på Helikoptergatan och i Norra Sköndal, som idag har en vacker utsikt mot skogen kommer plötsligt bo mitt inne i Skarpnäck. Tillsammans med två superdagis kommer muren helt förändra karaktären på den lilla ytan – och till det sämre för både boende och natur.

En arkitekt på samrådet hävdade att det var nödvändigt att ha det ”lite mer massivt” så att ni kunde skydda en bergsknalle med naturvärden. Det kanske ser bra ut på pappret men det handlar om att en söndersprängd sten, som av arkitekter anses viktigare än de kringboendes trivsel, värdet på människors egendom och livsinvestering, samt det framtida områdets totala karaktär.

Förslag: Bygg luftigare med färre bostäder och flytta ”tyngdpunkten” till den andra änden. Bryt upp den massiva muren och variera höjden. Bygg på höjden i delen mot Hemköp och kontorsbyggnaderna, där inga boenden störs av skugga. Det finns två karaktäristiska höghus i Skarpnäck, varför inte bygga ett tredje vid infarten?

### 5. Vi och de-känsla

Istället för att bygga ihop Skarpnäck-Norra Sköndal-Sköndal (vilket i sig är en bra tanke) blir det en yttre ringmur, som ytterligare förstärker sociala motsättningar mellan bostadsområdena.

Jag upplever också att arenan för att uppnå politiska mål ofta blir förorter med en socioekonomisk svagare medborgare/lobby: De billiga, fula, vita barackerna på den nybyggda industritomten bredvid skogen skulle, till exempel, aldrig ha byggts i ett villaområde i Bromma eller ens i Bagarmossen. Det byggdes ingen sexvåningsarmur utanför Pungpinans villor, utan diskreta sjumiljonerskedjehus. Det ser ut som om planerna för Skevrodrets skog mest handlar om att få in så mycket bostäder och dagisplatser som möjligt, på samma lilla yta, utan tanke på oss som bor här.

Jag hoppas att ni kan ta hänsyn till de boendes oro och revidera den nuvarande planen.

#### Boende 2

Vill lämna följande synpunkter.

- höjd på husen, framförallt kv A som är märkbart högre än intilliggande radhus och alla andra hus i närheten.

- den norra utbyggnaden av kv A. Denna utbyggnad stör väsentligt både känsla och utsikten från intilliggande radhusområde.

Utbyggnaden borde lika väl kunna ligga vid kv b vilket kommer störa alla mycket mindre.

- busshållplatsens nya placering. Avståndet för min del i intilliggande radhusområde blir avsevärt mycket längre.

Tillgängligheten försämras.

#### Boende 3

Bebyggelsen i området är genomgående låg med radhus och även nyare fastigheter har högst 4 våningar, jmf t.ex. brf Läktaren och de nybyggda hyresrätterna vid Flatenvägen. Även Skarpnäcks centrum består mestadels av hus med max. 5 våningar. Att bygga fastigheter med 6 våningar anser jag är ett stort ingripande som inte passar in i omgivningen och som kommer att dominera det lilla skogsområdet som blir kvar samt de angränsande fastigheterna. Bebyggelse med max. 4 våningar är att föredra.

#### Boende 4

Förslaget kan förmodligen bara uppskattas av politiker och beställare.

Inte ens arkitekter kan ur yrkessynpunkt tycka att detta inlägg kan uppskattas. Jämför med bebyggelsen i Hammarby sjöstad där man planerat med en omväxlande och därmed mer spännande husbild.

Vid anblicken av samrådsunderlaget ser man en poststalinistisk tegelrad som dominerar det område som i dag är ett bevuxet naturområde populärt som lekplats, bland barnen i intilliggande skola.

Naturområdet gränsar också direkt till Brf Helikoptern, som är närmaste granne.

Området utgör en vilfull övergång till Skarpnäcks industribebyggelse, en lekplats för skolbarnen och en mångfald djur.

Baksidan av intilliggande bostadsradhus är en uppskattad viloplats.

I planens syfte anges att den **anpassas till topografi och natur i Skevrodrets skog**. Nya byggnader ska bidra med **skönhetsvärden och ges en lokal förankring** samtidigt som kontrasten mellan gatan

och parken förstärks. Gamla Tyresövägen och Flygledargatan ska utvecklas till gator som präglas av grönska och där hållbara trafikslag prioriteras.

Där är det egentligen endast sista meningen som man lyckats med. I dag används Ga Tyresövägen som smitgata vid högtrafik på Nynäsvägen. Utseendemässigt och funktionellt kommer troligen vägen att leva upp till målen.

Skevrodrets skog anpassas till planen inte tvärt om .

*Det stora problemet med hela planen är att byggnaderna längst hela Ga Tyresövägen, är höga och enformiga. En massiv stenridå 20 m hög, i sin funktion en verkligt förankrande bojsten, ett tungt inslag!*

Ett intryck som dominerar för den närliggande grannbebyggelsen i Norr och Väst.

Jag är själv bosatt i Brf Helikoptern på Helikoptergatan 30, som kommer att vara närmaste granne till en huskropp på 6 våningar massiv tegel fasad. (Se bilaga Detalj)

Huskroppen ersätter det låga berg med skogsmiljö som tidigare var plusvärdet i vårt boende.

I de tidigare faserna fanns ett förslag med 2 våningar bostadsrätter som var acceptabelt.

Den föreslagna tegelklumpen kommer att totalt dominera våra uteplatser på baksidan av radhusen, i synnerhet på markerade huskroppar på bilderna detalj och planförslag, och skymma solen under en stor del av året.

Den tvärgående huskroppen, med 6 våningars höjd, vid D skulle kunna ersättas med en byggnad max 3 våningar hög och något längre, placerad något längre in.

Av de reaktioner under samrådet, som kom från de som är grannar på andra sidan Ga Tyresövägen, i området tillhörigt Norra Sköndal, var reaktionen likartad, vilket talat för att den del av D som ligger längst Ga Tyresövägen också borde byggas lägre.

Skalan på bild översikt verkar vara olika på Komplex D och på Brf Helikoptern, i synnerhet om man tar hänsyn till höjden på den huskropp som ligger närmast Helikoptern. Den är minst 20 M hög!! Effekten av höjden framgår inte på några bilder, kanske med avsikt.

Har man för avsikt att pressa in ett stort antal boende, som krävs av politikerna, skall man vara medveten om att Skarpnäck tidigare

hade en krisperiod, beroende på ett stort antal hyresrätter som befolkades av individer med låg/ingen inkomst. Detta resulterade i bråk, brott och stenkastning mot bussar längst Skarpnäcks allé. Genom miljöförbättringar och ombildning till bostadsrätter kom man förbi dessa problem.

Det kompakta trista förslaget kan föra tillbaka den typen av problem.

Det finns tomtmark mellan motorvägen och industribebyggelsen för att dra ut bebyggelsen öster ut.

Skarpnäck behöver ett lyft med en arkitektur lik Hammarby sjöstad.

#### Boende 5

Jag har följande synpunkter på utställningshandlingarna:

Eftersom det framför allt är barn som leker i Skevrodrets skog bör namnet skrivas i hop till det populärare Skevrodsskogen.

Avståndet till Skarpnäcks T-banestation är drygt 600 meter(fågelvägen), inte 500 vilket framgår av Trafikhandlingarna.

I tidigare handlingar har en ev framtida T-baneuppgång på Horisontvägen omnämnts. Dit skulle avståndet bli drygt 400 meter.

För cyklister bör trafiksituationen förbättras hela Gamla Tyresövägen ut till Flatenvägen.

Den nya sammanslagna busshållplatsen innebär att boende i Sköndal och Norra Sköndal får längre till hållplatsen för buss 181 vid hållplatsen "Horisontvägen". Det går ju ingen buss genom det nybyggda området i Sköndal?

#### Boende 6

Synpunkter på förslaget:

- Husen är alldeles för höga och kommer därigenom att stå i bjärt kontrast till framför allt den mycket lägre radhusbebyggelsen på västra sida om G:a Tyresövägen.
- Gräsytan mellan Gråhundsvägen och G:a Tyresövägen bör behållas orörd och ev. planteras med lägre buskar för att dämpa buller från däck. Det finns gott om plats öster om G:a Tyresövägen för att bygga ev. breddning av gång- och cykelbanor. Det finns redan gång- och cykelbanor på båda sidor om G:a Tyresövägen och dessa är lite belastade i nuläget. Att förskjuta gång- och cykelvägarna öster ut är troligen ett något dyrare alternativ men där kommer ju ändå stora arbeten att genomföras så en ev. kostnadsökning måste vara helt försumbar. En paroll är ju "en grönare stad"! Varför då ta bort en gräsyta?
- Såsom jag uppfattar förslaget kommer busshållplatsen att utgöra en strypning av trafikflödet. Eftersom alla flöden söker sig den väg som ger minst motstånd kan man misstänka att trafiken på Gråhundsvägen kommer att öka,

åtminstone på morgnarna när mycket trafik från motorvägen använder G:a Tyresövägen när det går trögt på Nynäsvägen. Att hastigheten är begränsad till 30 km/tim på Gråhundsvägen utgör ingen reell strypning av trafikflödet och vi i området är inte intresserade av en mängd fysiska hinder.

#### Boende 7

Vi är boende på Helikoptergatan i Brf Tegelparken och tillhör de boende som kommer att bli mest påverkade av det planerade bygget. Vi vill härmed överklaga detaljplanen enligt följande punkter:

- Kvarter A inskränker gravt på vår närmiljö samt förhållanden avseende insyn och dagsljus. Dessa påverkar i första hand vår boendemiljö, i andra hand får de ekonomiska konsekvenser för oss och vår bostadsrättsförening då det kommer att påverka husens värde.
- Av detaljplanen kan vi utläsa att kvarter A kommer att påverka vår direktaccess till skogen. Istället för att ha fri sikt och kunna titta ut på en skogsdunge kommer vi att titta in i en husvägg. Utifrån byggnadens höjd och längd uppfattar vi den som en mur som helt döljer det skogsområde bakom, detta både sett från Gamla Tyresövägen och Helikoptergatan. Huskropparna samspelar inte med stilen i övrigt dvs radhus i Norra Sköndal och på Helikoptergatan. På de bilder vi sett får vi snarare en känsla av institution med höga, kolossliknande byggnader.
- Vi har idag heller ingen insyn i våra trädgårdar vilket även det kommer förändras markant av Kvarter A. Kvarterets höga hus kommer även delar av året att skugga våra hus, vilket är en annan viktig aspekt som vi uppfattar som väldigt negativt.
- Vid tidigare bygge av Brf Läktaren på Horisontvägen orsakade sprängningarna sprickor i väggarna i husen på Helikoptergatan. Vi är rädda att vi riskerar att få fler sprickor och sättningsskador i våra hus i samband med uppförandet av då främst Kvarter A.
- Av detaljplanen går även att utläsa att en inte obetydlig del av huskroppen i Kvarter A ligger i ett område med "Högt naturvärde" vilket ytterligare talar emot Kvarter A.

**Vi överklagar byggnadsplanerna på hela Kvarter A och vill att dessa tas bort från detaljplanen.** Vi föreslår att man väljer att förlägga de planerade bostäderna i detaljplanen i de delar av området där de inte påverkar redan boende.

### Boende 8

De planerade bostadshusen känns omoderna. Det är otidsenligt att bygga bostäder i form av en 20 meter hög mur, hela konceptet med murar hör till det förgångna och sänder ogästvänliga signaler till besökare samtidigt som det förstör områdets öppna karaktär med radhus och skog. Om byggnaderna blir av enligt plan kommer det första man möts av som besökare vara en mur som skärmar av mellan Norra Sköndal och Skarpnäck. Den lilla glipan mellan husen där man planerar att låta en stenhäll skjuta fram är en alltför liten variation för att göra skillnad. Husen ger ett enormt, massivt och tråkigt intryck vilket är synd när ett alternativ skulle vara kunna vara att fortsätta utveckla Skarpnäcks spännande arkitektur.

Förorten behöver inte detta! Bygg istället inbjudande i olika nivåer och lägre med färre våningar nära radhusen på Helikoptergatan. Bygg i olika material. Bygg en entré till Skarpnäck, inte en gräns mellan områden. Bygg med öppenhet som motto!

Jag bor på Helikoptergatan i det snedställda radhus som vetter direkt mot den del av det planerade huset som är vinklat mot Helikoptergatan. En 20 meter hög byggnad kommer att förändra och förstöra områdets karaktär helt och hållet. Vi har utsikt mot en skog - det var därför vi flyttade hit. Området kommer att förändras till det sämre med ett sexvåningshus mycket nära. Den lilla oas vi har i trädgården förstörs av att ha ett sexvåningshus som tittar ner på oss. Det kommer att bli mörkare, mindre grönt, mer stök och risk för att bostadens värde minskar. Sist det byggdes i området (ett flerbostadshus med ett kallat Läktaren) fick vi sprängningsskador i väggarna inomhus och i fasaden. Vi är oroliga för att detta kommer att ske igen om byggnationen görs nära Helikoptergatan. Flytta istället hela den utskjutande delen som vetter mot Helikoptergatan till området vid Hemköp. Där kan man bygga på höjden (Skarpnäck har redan höghus) vilket skulle ge mängd och variation utan att störa någon. Utsikten skulle dessutom bli fin med möjlighet att se Flaten och Drevviken.

### BRF Läktaren

Detta är en synpunkt gällande planförslaget på den förskola om 4 avdelningar som är en del i det större projektet som planeras i Skevrodsskogen intill Gamla Tyresövägen i Skarpnäck. Jag som sammanställt dokumentet heter Peter Johansson och är ordförande i Brf läktaren (Hädanefter kallad Läktaren), en bostadsrättsförening som ligger på närliggande Horisontvägen 14-18. Med följande synpunkt så representerar jag också flera andra boende i föreningen.

Ang. antalet avdelningar på den planerade förskolan



Vi har tidigare lämnat utförliga synpunkter på det närliggande projekt som gäller uppförandet av en förskola med 6 avdelningar (diariennr: 2017-19304). Det vi i Läktaren främst reagerat på är storleken på den planerade förskolan och de näst intill obefintliga yt-marginaler som lämnats intill vårt hus och innergård. Efter att ha granskat de nytillkomna planerna för bostadshus samt ytterligare en förskola i Skevrodsskogen så undrar vi.

I förslaget för Skevrodsskogen ingår ju ytterligare en förskola på 4 avdelningar och vi frågar oss varför man inte skulle kunna förlägga 6 avdelningar till den förskolan istället för 4, då kan man ju minska storleken på förskolan bredvid Läktaren med 2 avdelningar. Detta borde ju skapa mycket bättre förutsättningar för både bevarande av natur och utsikt för boende i Läktaren, men också ge bättre plats för barnen i skolan som blir något färre på den lilla yta som är tillgänglig. I Skevrodsskogen ser det ju ut att finnas utmärkta möjligheter för en något större skola än den initialt planerade. Och då ingen annan bebyggelse finns där ännu så gör man ju ingen skada på befintliga värden för boende i närheten.



Bild 1: Flytta 2 eller flera avdelningar från Rotorbladet till Skevrodrets förskola.

I ljuset av den nya planen för Skevrodret så låter det iaf väldigt konstigt och helt omotiverat att tränga ihop 6 avdelningar på den lilla yta som finns tillgänglig vid Rotorbladet. Ännu tydligare blir det om man klipper ut den beräknade ytan för förskolan i Skevrodsskogen och lägger den över området bredvid läktaren. Här ser man ju snabbt att yt-marginalerna för både förskolan och boendemiljön mot Läktaren blir bra mycket större medans en något större yta inuti Skevrodsskogen inte kan göra någon skillnad för någon i dagsläget.



Bild 2: Förbättrade yt-marginaler bredvid Läktaren om man minskar antalet avdelningar med 2.

Nedan finns en bild som vi själva gjort för att visualisera den planerade skolbyggnaden baserat på informationen i det första planförslaget för Rotorbladet. Vi vänder oss framförallt emot hur nära Läktaren den planerade skolbyggnaden och skolgården kommer hamna. Vi är dessutom bekymrade av hur natur och utsikten kommer förändras sett från loftgångarna samt hus ljusförhållanden främst under kvällstid kommer försämrats.



Bild 3: Vår egna visualisering av första planförslaget för skolan vid Rotorbladet.

## Boende 9

1. Placeringen av transformatorstationen för dessa bostäder har ni placerat på parkmarken vid infart till Norra Sköndal. Med den typ av transformatorstationer som används kommer att förfula denna fina parkyta. Bättre placering är vid elstationen söder om området eller i terrängen bakom bostadshusen (i skogen).
2. Vidare bör fasaderna mot Norra Sköndal göras mera tilltalande och höjden minskas.

**Boende 10**

När alla hus i Skarpnäck är 4 våningar varför bygga Hus A 7 våningar som en mur mot Sköndal som har radhus. Bygg huset 4 våningar men längre. Var ska alla som har bil ställa den om det är planerat ½ plats per lägenhet (ska de stå i Sköndals radhusområde). Inte så bra tänkt att bygga en elstation helt öppet i korsning vid radhus i Sköndal. Vill inte Skarpnäck ha elstationen hos sig utan ställa den vid radhusen. Om man bygger stadsgata borde inte husen ligga ett par meter in mot skogen så de som besöker verksamhetslokaler och de som bor i husen inte riskerar att bli påkörda av cyklister som cyklar utmed husen. Ett hus som är 27 m högt (A-huset) är som en fästning för att skärma av Skarpnäck från övriga omgivningar, ej bra för de som vill utnjuta den fina parken som byggs, hur hitta dit när sikten dit är borta. Bygg 4-våningshus som passar i miljön.

**Boende 11**

- Hus A och B är för höga. 4 vån är OK.
- Varför har man enbart tagit hänsyn till påverkan mot Skarpnäcksidan. Mot Tyresöv. och den låga bebyggelsen på andra sidan bygger man en enorm mur!!
- Varför bygger man Elstation på den enda kvarvarande gröna delen som finns kvar på den sidan? Ställ den i skogen
- Varför gör man en rondell utan trafiklysen för gångtrafikanter. Tänker man enbart på biltrafiken.
- Hur tänker man att de som har mer än en ½ bil per lägenhet ska parkera? Ska de stå på privat mark på Gråhundsvägen?
- Den befintliga busstrafiken kommer inte räcka till. Vilket man tror. Den är redan nu på gränsen.

Slutsats: Förstår att det är en bra plats att bygga på. Och att det behövs fler lägenheter. Men att försöka spela på våra samveten för att få igenom en dålig planering är inte en väg mot samförstånd.

**Boende 12**

Ser generellt mycket positivt på att det byggs i planområdet. Har följande synpunkter:

- Exploateringsgraden skulle kunna vara högre inom den södra delen, ungefär motsvarade kvarter C och D som skulle kunna vara större och högre. Ev med ett högre hus anspelande på de två högre hus som finns i Skarpnäcks gård. Mellanrummet mellan kvarter B och C kan byggas ihop. Den södra delen ligger närmast t-banan och den stora busshållplatsen på Horisontvägen och borde alltså vara högexploaterad. Det borde också vara möjligt att bygga på andra sidan Gamla Tyresövägen, mot Norra Sköndal, mittemot kvarter C och D.

- Det efterlängtrade tillskottet av bostäder måste också mötas upp av utbyggd service i stadsdelen utöver förskola/skola även av ex idrotts/simhall samt utbyggd yta för mataffärer och motsv t.ex. vid marken i nära anslutning till Hemköp.

- Turtäthet och kapaciteten på befintliga busslinjer mot tex Gullmarsplan och Farsta måste öka.

Kompletterande synpunkter:

- Överväga att göra en sammanslagen gata av Gråhundsvägen och Gamla Tyresövägen där de går parallellt, vilket skulle kunna frigöra mark för bostäder eller grönyta. Det behövs inte totalt fyra filer för denna sträcka.

- En genare och bra upplyst gångväg på parksidan av kvarter A och B, från korsningen Vinggatan/Horisontvägen till den nya busshållplatsen. Många i "nordvästra delen" av Skarpnäck Gård använder sig idag av hållplatsen Vinthundsvägen och kommer ändå gå där till nya hållplatsen.

#### Boende 13

Jag önskar lämna i huvudsak två synpunkter där den första gäller gestaltning av föreslagen bebyggelse och den andra omformningen av Gamla Tyresövägen till stadsgata.

1. Föreslagen bebyggelse är i min mening tråkigt enahanda med en rad sexvåningshus och ansluter knappast till Skarpnäcksstaden som har en betydligt mer varierad utformning. Önskemålen om hög exploateringsgrad bör kunna nås ändå om våningsantalet varieras som det gjorts i Skarpnäcksstaden. Kanske ett ”höghus” i hörnet Gamla Tyresövägen – Flygledargatan?

Det gäller att vi på grund av bostadsbrist inte återfaller i de fel som gjordes i miljonprogrammet. Alla projekt som utförts och utförs för att komma tillrätta med de gamla misstagen går så vitt jag vet ut på att få till en mer varierad gestaltning. Nog borde vi nu 2019 kunna få till en mer spännande arkitektur.

2. I programmet understryks tydligen att Gamla Tyresövägen omformas till stadsgata med trädplantering och gång- och cykelstråk. Detta har i planförslaget lett till att existerande grönområde mellan Gamla Tyresövägen Gråhundsvägen till stora delar utplånats. Det finns här värdefulla träd som bör bevaras, det tar lång tid att få träd att utveckla hela sin potential av bidrag till en bra miljö med god luftkvalitet. Här saknas nog en inventering? Hopslagningen av två enkla busshållplatser till en mer avancerad medför, att i anslutning till den busshållplatsen viker den västra gång- och cykelbanan av och går i en sträcka längs Gråhundsvägen.

Jag undrar om den relativt glesa busstrafiken verkligen motiverar denna investering. I det föreslagna läget är det också en icke oväsentlig nivåskillnad som ytterligare komplicerar utförandet. Min huvudsynpunkt här är att en enklare omformning till önskvärd stadsgata bör kunna utföras som tillgodoser både de nu boende i området och de kommande. Gamla Tyresövägens övriga delar har ett utförande som jag tycker borde kunna accepteras även för den nu aktuella sträckan. Överblivna pengar borde hellre användas för att ge delen Flygledargatan – Flatenvägen cykelbana, den enda delen som nu saknas för att ge Gamla Tyresövägen cykelbana hela sin sträckning.

#### Boende 14

Jag är boende i radhusen som ligger bredvid det planerade bygget.

Jag tycker att bostäderna närmast radhusen borde vara lägre, för att sedan öka i höjd ju närmare hemköp man kommer. Detta för att binda ihop bebyggelsen. Vidare så bör den gård som är närmast radhusen öppna sig mot det området, så det blir en sammanbindning mellan de två bostadsområdena,

Min synpunkt är att det i grunden är positivt att man bebygger marken, men att ni bör ta bättre hänsyn till det befintliga radhusområdet och att det blir en naturlig övergång (i höjd) mellan de olika bostäderna. Samt att man tänker att man länkar samman områdena, så de som är boende i radhusen och vice versa känner samhörighet.

Jag ser fram emot att se hur bygget framskrider.

#### Boende 15

Vårt radhus, Gråhundsvägen 34, kommer att ligga väldigt nära de mycket höga 7-våningshusen (inkl takvåning) längs Gamla Tyresövägens nordöstra sida.

De som kommer att bo i de översta våningarna har direkt insyn till oss. Förutom att det känns synnerligen obehagligt med insynen kan det också vara en inbrottsrisk, eftersom det är lätt att upptäcka om vi är hemma eller bortresta.

Dessutom försvinner vår nuvarande fina utsikt mot skogen mitt emot (Skevrodrets skog) helt och vi kommer att ha svårt att se himlen från vårt hus.

Mycket möda har lagts ner på att göra det nya området trevligt med innergårdar och grönytor. Det är berömvärt, men avstått från att ta nödvändig hänsyn till befintlig radhusbebyggelse i närområdet där

exempelvis vi bor sedan 1974. Vi får stora höghuskolosser alldeles inpå knutarna och går därmed miste om vår vackra omgivning.

Vår absoluta önskan är att de nya huskropparna byggs i samklang med övriga hus i Skarpnäck, alltså högst 4 våningar. Det skulle avsevärt minska instängdheten vi skulle känna jämfört med förslaget antal våningar. Det bör finnas något alternativt förslag, som gör att antalet våningar kan reduceras jämfört med det framlagda detaljförslaget.

Vår sammanfattning är:

- Huskropparna skall vara högst 4 våningar i samklang med övrig bebyggelse i Skarpnäcksområdet.
- Redan efter Stadsbyggnadskontorets presentation i december 2015 skickade vi våra synpunkter (högst 4-våningshus) på programmet för Bagarmossen - Skarpnäck. Den synpunkten har tydligen lämnats helt utan beaktande i detaljplanen.

Boende 16

Är rädd för att det blir mer trafik på Gråhundsvägen när Gamla Tyresöv blir trängre.  
Får inte bli det.

Boende 17

Enligt förslaget ska 6 våningshus med vindsvåning byggas (totalt 7 våningar) i direkt anslutning till Gamla Tyresövägen.  
Det känns helt fel att bygga så höga hus mindre än 50 meter från en radhus bebyggelse, kommer bl.a. att skymma solen hela dagen för en länga. Dessutom blir byggnaderna de högsta i hela Skarpnäck bortsett från de 2 höghus som finns där.

Byggde man mer normal bebyggelse med 3 våningshus så skulle det på ett mycket bättre sätt smälta in i miljön. Det finns gott om plats på tomten ifråga att bygga fler hus så att man rymmer samma antal lägenheter.

Tanken är dessutom att det ska byggas affärslokaler i bottenplanen på dessa hus. Vet inte om det gjorts någon typ av marknadsundersökning men med tanke på att de flesta affärer, förutom livsmedelsbutikerna, på Skarpnäcks Alle har fått slagit igen och nya öppnats som sedan fått slagit igen. M a o är affärsrisken, enligt min uppfattning, väldigt hög för eventuellt hugade spekulanter.

Om jag förstod informationen korrekt så räknar man med 1 bil för vart annat hushåll, vilket låter väldigt lite, låter som om det kommer att bli ett betydande problem.

Till lekplatserna räknades bergen mitt på tomten vilka är ganska branta för små barn för att inte tala om träsket som är tänkt att behållas och ingå i lekmiljön.

Hoppas att kommunikationerna är utbyggda dvs att busshållplatsen vid Norra Sköndal, den fungerar inte som det är nu (trafikfarligt för både för resenärer och bussar) och det blir fullständig kaos om det kommer fler som vill nyttja direktbussarna till Gullmarsplan eller Vattugatan.

#### Boende 18

Det planerade huset i **kvarter A** förhåller sig inte till omkringliggande radhus avseende höjd och storlek.

Höjden på husen i kvarter A, B och C gör att insynen till Skevrodrets skog försämras eller blir obefintlig för boende på delar av Helikoptergatan och även boende i Norra Sköndal, längs Tyresövägen.

Hus på Helikoptergatan 26-38 har idag ingen insyn i sina trädgårdar vilket även det kommer förändras markant av kvarter A. De höga husen kommer även delar av året att ge mer skugga. En del av huskroppen i kvarter A ligger i ett område med högt naturvärde vilket ytterligare talar emot kvarter A.

#### Förslag:

Alternativ A: Öka antalet våningar i kvarter D där inga bostadshus ligger i samma närhet som vid de andra kvarteren. I och med detta kan då antalet våningar minskas i kvarter A där omgivande bostadshus består av låga radhus.

Alternativ B: Flytta kvarter A bredvid kvarter D, där det också finns plats och omgivningen består av industrilokaler.

#### Cykelbana på Gamla Tyresövägen:

Vi tycker inte att cykelbanan och trottoaren behöver breddas. Även med fler invånare är det väldigt få som cykelpendlar till stan. Jag cykelpendlar mellan maj och oktober och tycker att det finns gott om plats och träffar väldigt få andra cyklister eller fotgängare. Cykelbanan är bredare än banan på Götgatan, där betydligt fler cyklister kör. Ni planerar att ta bort en del av gräsmattan som ligger mellan vårt tomt och trottoaren, fotgängare kommer att gå närmare staketet med direkt insyn på våra trädgårdar. Det ser jag väldigt negativt på!

Miljön behöver inte mer asfalt som reflekterar solen och ökar värmen!

Vi som bor på Helikoptergatan 2-24 har hus och trädgårdar mot söder och önskar inte att det planteras träd längs cykelbanan.

Träden kommer att skugga våra trädgårdar. Att plantera träd längs en cykelbana är farligt då nedfallna löv ökar risken för halka (därför slutar jag att cykla under vintern).

**Förslag:** Välj istället låga buskar som inte skuggar tomterna eller fäller löv. Representanter för projektet som jag träffade i Kulturhuset i Skarpnäck tyckte att det var en bra idé.

Om ni vill att boende cykelpendlar glöm inte att planera cykelförråd i garage. Risk för stöld är en anledning att folk inte skaffar cykel.

Vi såg att ni önskar minska hastigheten på Gamla Tyresövägen. Mitt förslag är att Installera farthinder eller hastighetskameror. Att göra gatan smalare ökar risken för kollision.

#### Boende 19

Vi bor i radhusområdet på Helikoptergatan som ligger i direkt anslutning till det planerade byggets nordvästra del. Vi ser överlag mycket positivt på att området som helhet utvecklas med nya bostäder och förskolor, samt att skogspartiet anpassas och får en ökad trygghet med bostäder längs Gamla Tyresövägen.

Vi ifrågasätter dock att det planerade huset i "Kvarter A" läggs i direkt anslutning till vårt område, samt att huset görs hela sex våningar högt.

Vårt områdes präglas av de låga husen och närheten till både skogen och sportfältet. Även på den västra sidan av Gamla Tyresövägen finner man låga hus samt kolonilotter. Det förefaller därför orimligt att bygga hus som är betydligt högre än de flesta flervåningshusen i omgivningen. Till exempel har huset på andra sidan vårt område, dvs. Horisontvägen 18, bara fyra våningar.

Vi motsätter oss även det planerade husets utsträckning i östlig riktning. Denna placering skulle medföra att den östra delen av huset läggs i just den delen av skogen som känns mest som "riktig skog" och är väldigt uppskattad av de många barn som gör utflykter till och leker i området. Man kan plocka blåbär i backen där på sommaren, så platsen skulle förändras dramatiskt om det blev en jättehög husvägg mitt i backen. Placeringen skapar också en påtaglig insyn på baksidan av de hus som i dagsläget enbart har skogen som granne. Det förefaller då bättre att ge hus A en gård som är öppen mot skogen med en L-formad huskropp istället för en U-formad.

I den ursprungliga beskrivningen nämns att projektet syftar till att möjliggöra byggandet av 350-450 lägenheter. I planbeskrivningen



anges nu 480 lägenheter, så det låter rimligt att man kan sänka antalet lägenheter något genom att minska utsträckningen av hus A något.

#### Boende 20

1: Ifrågasätter härmed kommunens tankar omkring att bygga ett så tättbebyggt område med höga hus i den enda delen av Skarpnäck/Norra Sköndal som än så länge klarat sig ifrån de problem som centrala delar av Skarpnäck dragits med sedan områdets byggande på 80-talet. Föreligger stora risker att problemen ifrån centrala delar av Skarpnäck flyttar ut och förstör boendemiljön och tryggheten i ett område som idag omfattas av i stort sett endast radhus-boenden. Nybyggnationer i detta område skulle istället begränsas till radhus/parhus och liknande. Ev. lägre flerfamiljsbostäder i form av bostadsrätter.

2: Erfarenhetsmässigt från såväl Skarpnäck historiskt sett som andra delar av Stockholm så har byggnation av stora områden med hyresrätter skapat platser med många problem. Såväl sociala som minskad trygghet för boende och andra som rör sig i området. Överväg därför en större andel bostadsrätter och mindre andel hyresrätter. Framförallt i de delar som angränsar mot nuvarande radhusområden. Ett så stort antal bostäder så tätt inpå de nuvarande radhusområdena kommer att innebära oerhört mycket större mängd människor i rörelser vilket skapar mycket mer störningar och problem i ett nu relativt lugnt område.

3: Placeringen av Kv. A i planeringen är alldeles för tätt inpå Bostadsrättsföreningen Tegelparken (Helikoptergatan). Höga byggnader som inte alls matchar byggnadstypen i området och extremt många lägenheter placerade så att de ger boende full insyn över vårt bostadsområde, uteplatser och t.o.m. in genom våra fönster. Kvarteret A borde placeras längre ifrån Brf Tegelparken och byggnaderna borde sänkas med minst 2 våningar utifrån de planer som nu föreligger. De kantiga och höga hustyperna som föreslås är dessutom av riktig miljonprograms stil från 70-tal eller liknande. Alla vet väl vid det här laget vad den typen av byggnation för med sig för problematik. Speciellt om det rör sig om hyresrätter.

4: Förändringen av Gamla Tyresövägen från transportled till stadsgata kommer att skapa problem med ökad trängsel i biltrafiken. Likaså förslaget om en Stoppställplats och försmalnad gata. Har ni någon som helst uppfattning om hur mycket trafik det är på Gamla Tyresövägen, framför allt i rusningstrafik men även andra tider på dygnet och helger. En cirkulationsplats i korsningen Gamla Tyresövägen och Flygledargatan är bra. Detta finns det behov av. Men i övrigt är de föreslagna åtgärderna för Gamla Tyresövägen

inte alls bra utan tycks bara vara ännu en produkt av den Grön-röda katastrofala ledningen av Stockholms kommun som har som primärt mål att jävlas maximalt med Stockholms invånare som behöver använda bil i eller till och från sitt arbete. Skärpning på den punkten! Flytta in eventuella nya hus en bit in från vägen och behåll nuvarande bredd på vägen trots att gång- och cykelbanor och förbättras. Bredda så att fickhållplatser kan behållas för busstrafiken. Biltrafiken kommer aldrig att försvinna även om vissa av er drömmer om det. Det är lättare att smalna av en för bred väg i framtiden än att bredda en för smal väl sedan byggnationen är på plats.

#### Brf Tegelparken

Vi är en bostadsrättsförening som ligger i direkt anslutning till det planerade bygget och värdesätter vår närhet till Skevrodrets skog och den lugna atmosfären i vårt område. Med dessa synpunkter speglar vi vad flera av medlemmarna i vår förening anser om de planerade byggplanerna. Vi ser överlag positivt på en vidareutveckling av området men känner oss oroliga för att kvarter A drastiskt kommer att påverka vår närmiljö negativt.

#### **Kvarter A inskränker gravt på vår närmiljö**

- Det planerade huset i kvarter A med sina fem och sex våningar förhåller sig inte till omkringliggande radhus på Helikoptergatan (eller andra sidan Gamla Tyresövägen) avseende höjd och storlek. Vi ser därför att ett lägre hus hade varit bättre anpassat för området.
- Höjden på husen i kvarter A gör att insynen till Skevrodrets skog försämras eller blir obefintlig för boende Helikoptergatan.
- Hus med nummer 26-38 har idag ingen insyn i sina trädgårdar kommer förändras markant av kvarter A.
- En del av huskroppen i kvarter A ligger i ett område med högt naturvärde vilket talar emot utformningen av kvarter A. En för stor del av skogen tas bort för att göra plats för detta hus.
- Det behövs ordentligt med angöringsplats från gatan till kvarter A för att undvika att bilar parkeras på gång- och cykelbanan eller att Helikoptergatan används som parkeringsplats.

#### Förslag:

- Öka antalet våningar i kvarter D där inga bostadshus ligger i samma närhet som vid de andra kvarteren.
- Flytta kvarter A bredvid kvarter D, där omgivningen består av industrilokaler och företag.

**Gång- och cykelbana samt biltrafik**

- Vi är tveksamma till att gång- och cykelbanan behöver breddas. Även med fler invånare är det väldigt få som cykelpendlar till stan. De som gör det cyklar mest under maj – september. Just nu är cykelbanan bredare än banan på Götgatan, där betydligt fler cyklister kör. Har undersökningar gjorts som tyder på att det är trängsel på cykelbanan i detta område? En breddning av denna inskränker på ytan framför husen med nummer 2-24 på vår gata.
- En breddad gång- och cykelbana och en eventuellt smalare körbana kan få följden att bilister väljer Horisontvägen istället. Om detta blir fallet påverkar det oss på Helikoptergatan negativt eftersom en stor del av barnen boende på gatan dagligen korsar Horisontvägen nära en kurva.
- Att plantera träd längs en cykelbana kan öka risken för halka på gata och nedfallna löv.
- Boende på Helikoptergatan nummer 2-24 som har sina trädgårdar mot Gamla Tyresövägen önskar inte att det planteras träd längs gång- och cykelbanan. Träden kommer att skugga deras trädgårdar.

**Förslag:**

- Installera farthinder, trafikljus och hastighetskameror på Gamla Tyresövägen och Horisontvägen för att få ner hastigheten på biltrafiken.
- Plantera lägre buskar istället för träd längs gång- och cykelbanan.

**Övriga, ej sakägare**

Samfundet S:t Erik

**Sammanfattning av Samfundet S:t Eriks synpunkter**

Samfundet S:t Erik ställer sig i grunden positiv till en utbyggnad av området vid Gamla Tyresövägen och ser positiv på möjlighet i att befintliga värden i Skevrodrets skog tillgängliggörs som en gemensam resurs. Däremot anser Samfundet S:t Erik att den föreslagna bebyggelsen generellt behöver sänkas med en våning och fasaderna bearbetas mot en ökad komplexitet för att åstadkomma ett estetiskt och balanserat möte med anslutande bebyggelse och naturpark. Vidare bör naturparkens föreslagna stråk utvecklas för att åstadkomma ett gemensamt offentligt rum.

**Planens syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av en del av programmet för Bagarmossen och Skarpnäck med bostäder,

förskola, lokaler för handel och service samt en allmän park. Den nya bebyggelsen anläggs som en utvidgning av Skarpnäcks kvartersstad och placeras som en ny stadsfront längs Gamla Tyresövägen och Flygledargatan. Planens uttalade syfte är att anpassa bebyggelsen till befintlig topografi och naturmark i Skevrodrets skog liksom till den befintliga bebyggelsens lokala särdrag. Skevrodrets skog föreslås utvecklas till en allmänpark med nya platsbildningar, gångstråk och funktioner. Planförslaget utgår från att skogens huvudsakliga biotoper renodlas och anpassas efter de nya förutsättningarna. Gamla Tyresövägen och Flygledargatan ska utvecklas till gator som präglas av grönska och där hållbara trafikslag prioriteras. Den nya bebyggelsens bottenvåningar ges ett markerat och öppet uttryck och föreslås delvis inrymma lokaler för handel och publika ändamål. I anslutning till fastigheten Flygeleven 2 avsätts en yta som skolgård för en befintlig skola.

### **Samfundet S:t Eriks synpunkter**

Samfundet S:t Erik är i princip positivt till en stadsutveckling där ett ytterstadslandskap bebyggs och att ett värdefullt naturmarksparti, redan nu informellt brukat, utvecklas till en gemensam och sammanbindandepark för rekreation och upplevelser. Detta trots att planförslaget innebär viss avverkning av särskilt skyddsvärda träd. Ett framgångsrikt resultat förutsätter emellertid att konsekvensanalysens rekommendationer och åtgärdsförslag för ekologi och naturvärden beaktas i den fortsatta planprocessen. Samfundet S:t Erik är vidare i princip positivt till en stadsutveckling som vad gäller gestaltningsmotiv bygger vidare på en lokal tegeltradition.

I norr och öster ansluter planområdet till Skarpnäckstaden, utbyggd under 1980-talet. Tegelstadsdelens mest karaktäristiska drag är bebyggelse i en låg men varierade skala i ett huvudsakligt växelspel mellan 4 och 5 våningar som kringgärdar stora ljusa gårdar. Resultatet blev sociala och humana livsmiljöer utformade som en reaktion mot miljonprogrammets storlek och anonymitet. Detta arkitektoniska och stadsplanemässiga grepp speglar genom kvarteret Varmfronten belönades med Kasper Salinpriset 1983. Mot denna bakgrund anser Samfundet S:t Erik att planförslaget skulle vinna på att i högre grad integrera Skarpnäcksstadens grundläggande idé i bebyggelsens utformning avseende skala och variationsrikedom. Fasadutformning måste därför utvecklas mot en högre grad av komplexitet och de 6 våningar höga fasaderna oförmedlade möte med de två omgivande radhusområdena, Norra Sköndal och Helikoptergatan måste anpassas genom en sänkning med en våning. Samfundet S:t Erik anser vidare att då syftet är att låta naturområdet bli en förbindande och funktionell park för både den föreslagna

bostadsenklaven och den befintliga bebyggelsen i Skarpnäck, måste både parkentréer från Gamla Tyresövägen och Flygledargatan breddas och förbindande gångstråken i öster utvecklas tydligare genom en breddning och bearbetning av de befintliga säckgatorna i öster (dvs utanför planområdet).

Även vad gäller parkmiljön innebär den föreslagna bebyggelsens höjd inte bara en oför-medlad skalförskjutning i förhållande till befintlig bebyggelse utan riskerar även att få negativa konsekvenser för naturparken, vilken visuellt skärmas av och därför kommer att uppfattas som en del av den föreslagna bebyggelsens närmiljö. Samfundet S:t Erik noterar i detta sammanhang att anslutningen till dessa områden ej är redovisad i samrådsmaterialets sektioner. Detta utgör en brist och innebär en svårighet för allmänheten att rätt förstå samrådsförslagets konsekvenser.

#### **Sammanfattningsvis anser Samfundet S:t Erik**

- att de föreslagna byggnaderna generellt behöver sänkas med en våning för att bättre ansluta både mot befintlig kvartersbebyggelse, den omgivande lägre radhusbebyggelse och bättre annonsera naturparken
- att fasadarkitekturen bör utvecklas mot en ökad komplexitet
- att stråken in i den föreslagna naturparken måste utvecklas för att den ska fungera som ett tillgängligt och samlande offentligt rum.

#### **Boende 21**

Detaljplanen förutsätter och redovisas med en ändrad trafiklösning, med bl.a. en rondell i krysset med Flygledargatan. Rondellen innebär en väsentlig förbättring av den hittills fula "entrén" till stadsdelen, men förbiser det viktigaste, nämligen på- och avfarten till Tyresövägen. I ett annat sammanhang har ett förslag redovisats att dra om ramperna så att de ansluter till den planerade rondellen, som då sannolikt behöver utformas annorlunda. På detta sätt skapas också byggbar mark söder om Flygledargatan, om pendang till hörnhuset i detaljplanen, och som tillsammans kan bli stadsdelens portalbyggnader. Jag uppmanar Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret att gräva fram detta förslag och integrera det med den här redovisade trafiklösningen inom ramen för denna detaljplan.

#### **Boende 22**

#### **Beträffande planförslag "Bostäder utmed Gamla Tyresövägen"**

Vi har tagit del av planerna att bygga bostäder utmed Gamla Tyresövägen. Vi äger en bostadsfastighet utmed Gamla Tyresövägen och som idag påverkas starkt av trafiken.

Då området har komplicerade markförhållanden med dålig bärighet, lös lera, som påverkar både hus och väg anser vi att det är ytterst viktigt att beakta samt lösa ökad trafik till följd av byggplanerna som planförslaget föreslår. Vi anser att det redan idag, med dagens trafikbelastning, är ett akut problem som måste beaktas och lösas.

En hänvisning till en gammal trafikutredning anser vi ej är tillräckligt som underlag utan att det krävs en grundlig undersökning av dagens trafiksituation samt analys av ökad trafikbelastning.

Vi upplever idag problem med tung trafik som förorsakar vibrationer. Detta trots att vägsträckan redan idag har 30km/h i hastighetsbegränsning samt förbud mot tung trafik. Något som vi upplever ej efterlevs. Vägen är idag både rak och bred. Detta inbjuder till väldigt mycket högre hastighet än de tillåtna 30km/h. Vid höga hastigheter och då särskilt med tunga fordon så genererar det vibrationer. Detta trots att vi nyligen utfört en omfattande grundförstärkning av vårt hus med pålar till fast berg.

Vi anser att:

1. Utredning samt åtgärdsplan krävs för att säkerställa att byggtrafiken under produktionsskedet ej kommer medföra ökade störningar eller skador på befintliga fastigheter i området.
2. Ny trafikutredning som beaktar dagens trafiksituation utmed Gamla Tyresövägen samt då även vägsträckan till Sockenvägen samt mot Åstorpsringen in mot city. Detta då Gamla Tyresövägen idag använd som alternativ resväg till Stockholm City vid köbildning på Nynäsvägen. Åtgärder som löser trafikproblemen bör utföras ihop med byggplanerna av nya bostäder, då det kommer öka belastningen.

Boende 23

I stort sett positivt. Rätt att bygga ihop S-näck och N. Sköndal och rusta upp skogspartiet. Kan kanske tycka att vi har väl mycket rött tegel här.

Planen på ny T-baneuppgång vid Horisontvägen/Zeppelinargatan bör omprövas, synes bli malplacerad nu, bättre närmare nya bebyggelsen- mer folk rör sig där. Befintlig T-baneuppgång tillräckligt nära även om den s.k. Skärgårdsskogen bebyggs. Dessutom skulle barn och vuxna förlora en flitigt använd gräsyta för bollspel, drakflygning m.m. om tidigare förslag genomförs. Ont om parkytor just här.

**Boende 24**

Synpunkter på planförslaget med ny bebyggelse på östra sidan av Gamla Tyresövägen:

I planförslaget angivna byggnadshöjder på 6 våningar utefter Gamla Tyresövägen och Flygledargatan är för höga. Den höga höjden på bebyggelsen kommer att te sig påträngande när man kommer in i området. Hushöjden i det planerade nya området bör vara högst 4 våningar för att ansluta till bebyggelsen i Skarpnäck där det i de flesta områdena är 4 våningar med enstaka inslag av 5 våningar. Höjden på husen inom arbetsområdet mellan Horisontvägen och Motorvägen/Skevroddsskogen har högsta totalhöjd 13 m och i det nya området blir det nu högsta byggnadshöjd enligt planförslaget mellan 49 och 54 m. Den nybyggda delen vid Flygledargatan/Flygfältsgatan är endast 2 våningar

Bebyggelsen i planen som det är ritat kommer för nära Gamla Tyresövägen. Det finns gott om mark bakom det som planeras nu som kan tas i anspråk. Inget hinder finns för att bygga 5-10 m längre in i skogen för att erhålla dels en fri naturremsa framför byggnaderna på samma sätt som ett naturyta sparats mellan kvarteret Helikoptern och Gamla Tyresövägen. Detta ger även plats för gångbana och cykelbana med standard som huvudstråk på båda sidor om Gamla Tyresövägen utan att behöva ta i anspråk parkmarken på andra sidan om Gamla Tyresövägen och den ridå mot Gråhundsvägen och radhusen som träd och buskar bildar.

Samtidigt är det inte bra att smala av Gråhundsvägen från 6 m till 3,5 m vid busshållplatsen enligt figuren "Sektion Gamla Tyresövägen i höjd med busshållplatsen" på sidan 38 i planbeskrivningen. Här mynnar även Pudelgränd på Gråhundsvägen och omöjliggör möten på denna del. Det är inte ritat i plankartan i på detta vis varför det inte går helt att bedöma detta.

**Boende 25**

Har just tittat igenom förslaget för nya bostäder på Gamla Tyresövägen. Vi bor på G:a Tyresövägen 384 och blir bekymrade över den ökning av trafik som kommer i och med de nya husen. Gatan är underdimensionerad/felbyggd idag och det blir knappast bättre av ännu mer bilar och ännu mer tung trafik på gatan. Det är ett känt faktum att husen skakar, det har varit ett problem de senaste 40-50 åren. Kommunen fick för många år sedan göra grundförstärkningar i flera fastigheter på Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. Man fick till och med riva 2 villor och låta bygga upp nya. En på Tistelvägen och en på Sockenvägen. Låt oss inte hamna där igen.

Det pågår en utredning om bl.a. vårt hus. För ett drygt år sedan byttes avloppsledningen från vårt hus ut och man fick då gräva upp rakt över Gamla Tyresövägen. Avloppsledningen går på "ojämn sida" Återställningen gick inte bra så den gjordes om vid 3 tillfällen. Nu är det bättre men inte helt bra. Det skakar fortfarande i huset. Kommunen har bekostat en vibrationsmätning av vårt hus och grannens hus (nr 386) den mätningen pågick ett drygt halvår. Vi har haft kontakt med Viggo Norrby på kommunen som skall utvärdera mätningar. Han kan leverera alla mätvärden till er också. Man måste ta hänsyn till vibrationsskador i området innan man bygger 480 lägenheter till.

Det står på hemsidan att man skall rusta upp cykelbanor och gångbanor längst G:a Tyresövägen, bra i sig men det räcker inte. Man måste se över hela trafiksituationen. Man måste få ner hastigheten, minimera den tunga trafiken, se till att bussarna håller hastigheten, få bort alla ojämnheter i vägen osv.

Boende 26

Hej,

Har förvåning sett att vi Boende på gamla Tyresövägen, inte som sakägare fått någon information om ny stor bebyggelse i Skarpnäck?

Har idag varit och granskat planförslaget.

Har några synpunkter på denna.

1. Står inget om hur byggnationen påverkar bef. grannar.
2. Står inget om hur byggnationen påverkar omgivningen under byggtiden som kanske är 4-5år.
3. Står inget om hur gamla Tyresövägen påverkas efter Flygledargatan. Man hänvisar till gammal " Trafikutredning Bagarmossen-Skarpnäck " denna måste göra om, och göras aktuell.
- 4 Vi som bor vid gamla Tyresövägen-Sockenvägen har de sista åren drabbas hårt av trafiken, då sättningarna i leran starkt påverkat våra grunder, vi har 14-18 lös lera under våra hus, jag har fått akutpåla mitt hus för en kostnad på kanske 300 000 kr.

DETTA VET Kommun efter kommuns problem på 70-talet, när man grävde ner en dagvattenledning, kommun blev ersättningsskyldiga till flera hus.

Vi kommer kräva att kommun besiktar alla hus och sen återställer alla skador om inte den ökade trafiken både den tunga och smittrafiken stoppas, och de geotekniska förutsättningar för ökad trafik.

Detta måste planförslaget ta hänsyn till, dessa bortglömda problem måste tas upp och utredas.

Boende 27

Hej!



Vi har av en granne fått reda på planer på bebyggelse som skulle leda till ökad trafik på vägavsnittet *Gamla Tyresövägen, mellan Sockenvägen och Skattmästarvägen*. Vi har inget emot att nya bostäder byggs, tvärtom men:

De befintliga fastigheterna längs nämnda vägavsnitt klarar inte av ökad trafik med nuvarande vägstandard. Det beror på att vägen är underdimensionerad, redan för dagens trafik. Vägen är i akut behov av att göras om och förstärkas från grunden för att klara tung trafik. Fastigheterna närmast vägen har fått skador i varierande men allvarlig omfattning på grund av vibrationer som orsakas av den tunga trafiken, framförallt när hastighetsbegränsningen (30 km/h) överskrids. De boende längs vägen har betalat stora belopp för att reparera sina fastigheter. Det är inte acceptabelt att enskilda ska drabbas av samhällets underlåtenhet att dimensionera och underhålla sina anläggningar.

Det är väl känt att markförhållandena i området är besvärliga. Husen och vägen står och dallrar på ett cirka 10-20 meter tjockt lager av lera och, enligt vad vi hört, är vägens grundläggning uppförd på T-Fordens tid och vilar på en bädd av grangrenar!

Det råder dock inget tvivel om att vägavsnittet i dagsläget ej klarar av kombinationen av tung trafik i hastigheter överstigande 30 km/h. Med *befintlig* väg kan *dagens* problem lösas genom att:

- a. Säkerställa att hastighetsbegränsningen (30 km/h) efterlevs. Detta bör ske med hjälp av fartkameror (som givetvis även måste registrera bussar)! Skyltar är inte tillräckligt.
- b. Stänga av vägen för tung trafik.
- c. Kombination av a) och b).

Vi är inte vägexperter och kan inte bedöma möjligheterna att bygga en helt ny väg som skulle bemästra trafik- och markförhållandena utan att vidare skada kringliggande bebyggelse.

- Som det ser ut idag måste vi dessvärre meddela att vi av ovanstående skäl inte accepterar förslaget om ny bebyggelse i Skarpnäck.

Hör gärna av er till oss om ni har frågor eller behöver mer information.

Boende 28

Synpunkterna berör påverkan på kollektivtrafiken/biltrafiken och behov av att synka med andra byggprojekt.

\*Utredningen menar att biltrafiken inte kommer att påverkas av de nya bostäderna, samtidigt bedömer ni att kapaciteten i befintlig kollektivtrafik är tillräcklig. Jag menar att det är en orimlig kalkyl. Hur går det ihop givet de uppskattningsvis 1000-1500 personer som flyttar in? Ni beskriver Busshållplatsen Norra Sköndal som otillgänglig men det stämmer inte, dessutom finns planer på att öka tillgängligheten till hållplatsen ytterligare från Skarpnäck genom en asfalterad gångväg genom skogspartiet. I praktiken kommer många av de nya boende att välja Norra Sköndals hållplats framför Skarpnäcks tunnelbana. Delvis pga upplevd otrygghet i Skarpnäck dels pga snabb förbindelse till city/söderort. Belastningen idag är redan väldigt ansträngd vid hållplatsen, samtidigt som hållplatsens kapacitet är så ansträngd att SL drar in befintliga bussar. Det ska dessutom byggas 4500 nya bostäder i Sköndal varav flera också kommer innebära ökad belastning på Norra Sköndals hållplats. För att inte tala om nybyggda Lilla Sköndal som redan har ökat belastningen på kollektivtrafiken. Busslinje 816 som går längs Gamla Tyresövägen går alldeles för sällan för att klara av den ökade belastningen, den går inte var 20e minut som påstås i utredningen. Den går två gånger i timmen förutom vardagar mellan kl. 7-8 då den går varje kvart. Avgångarna bör öka mellan 6-9 vardagar samt helger för att avlasta Norra Sköndals hållplats. Ska förtätningen och transportmöjligheterna i området vara hållbar och biltrafiken inte öka måste ni satsa på kollektivtrafiken, både vid Norra Sköndals hållplats och längs Gamla Tyresövägen! Byggplanerna är också beroende av att ombyggnationen av Norra Sköndals hållplats blir av INNAN dessa bostäder byggs och att avgångarna blir fler.

\*Ni beskriver att Gamla Tyresövägen redan är föremål för köer, samtidigt föreslår ni stopphållplatser, vilket kommer att öka bilköerna ytterligare. Områdesmiljön blir då sämre och fler kommer att välja Tyresövägen istället, som ni menar redan är hårt belastad.

\*Såväl byggplanerna vid hållplats Norra Sköndal som byggplanerna längs Tyresövägen kommer under byggnationerna att inverka på boende-/närområdesmiljön för oss som bor på Gråhundsvägen/vid Hemköp. Jag lämnar en önskan om att projekten synkas så att ni tex inte samtidigt begränsar tillgängligheten till kringliggande vägar, tex till Sandåkravägen där många barn går i förskola och skola.

\*Ni skriver att ökad risk för översvämning i viadukten kan accepteras då det finns alternativa vägar. För oss som bor i Östra delarna av Norra Sköndal eller i Skarpnäck är viadukten det enda rimliga alternativet för att komma in på Tyresövägen österut.

\*Kan kommunen verka för att bolagen bygger lokaler som är godkända för restaurangverksamhet eller åtminstone vidarebefordra efterfrågan till bostadsbolagen. Det finns en stor efterfrågan på restauranger och caféer, vilka skulle bidra till samhörighet och

trivsel i området. Det finns idag inga matställen i närheten. Även tex skomakare/kemtvätt/apotek är välkommet, det behövs däremot inte fler skönhetssalonger.

\*Glöm inte gästparkeringar till nya bostadshusen.

\*En ny trafiklösning vid stora korsningen är välkommet och ett måste ur säkerhetssynpunkt. Dagligen risk för olyckor, många som missar väjningsplikt. Så viktig att den kanske borde ligga utanför detta program? (Dvs inte beroende av att bostäderna blir av).

#### Boende 29

Hej vi har hört av våra grannar att det ska byggas mer bostäder i Skarpnäck. Vi undrar hur ni kommer hantera problemet med ökat trafik (tung trafik) på sträckan av Gamla Tyresövägen som är utanför vårt hus?

Våra hus står på lera och samtliga har fått sättningar.

Tacksam för svar.

#### Boende 30

Vi bor längs Gamla Tyresövägen och har tagit del av byggplanerna uppe i Skarpnäck som alldeles säkert kommer att påverka trafiksituationen, vibrationer med mera såväl under byggtiden samt när husen väl är färdiga. Detta behöver beaktas och lösas.

Planförslaget har brister:

1. Står inget om hur byggnationen påverkar bef. Grannar.
2. Står inget om hur byggnationen påverkar omgivningen under byggtiden som kanske är 4-5år.
3. Står inget om hur gamla Tyresövägen påverkas efter Flygledargatan. Man hänvisar till gammal ” Trafikutredning Bagarmossen-Skarpnäck ” denna måste göra om, och göras aktuell då trafiken ökat avsevärt det senaste året, sannolikt beroende på en omfattande utbyggnad av nya bostäder i Sköndal som nyttjar Gamla Tyresövägen.

I hela området vi bor på (villorna längs Gamla Tyresövägen i Enskede dalen söder om Sockenvägen är byggda på lerbotten, vilket gör att flertalet hus har fått sättningar samt att vi har störningar med stor risk för ytterligare skador på hus på grund av vibrationer från fordon som kör längs vägen. Trots åtgärder som sänkt hastighet till 30 km/h och förbud mot Tung trafik (vilket inte efterföljs eller för all del kontrolleras) så har vi stora problem med skakningar från väggen. Dessa problem har funnits under många år och även här och nu för vi villaägare längs gatan diskussioner med trafikkontoret om hur trafiksituationen kan ändras för att undvika skador och störningar.

Bygget samt det efterföljande ökade antalet boende längs Gamla Tyresövägen kommer att innebära ökad belastning på vägen och i sin tur än mer störningar och skador på husen längs vägen

Vi kräver att kommunen besiktar alla hus och därefter återställer alla skador om inte den ökade trafiken både den tunga och smittrafiken stoppas. Detta måste planförslaget ta hänsyn till, dessa ignorerade problem måste tas upp och utredas.

Petter Lindencrona  
planchef

Martin Styring  
stadsplanerare