

Samrådsredogörelse Detaljplan för del av fastigheten Sättra 2:1 m fl. vid Järnbärarvägen i stadsdelen Bredäng, Dp 2021-14726

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Bakgrund | 2 |
| Förslagets syfte och huvuddrag | 2 |
| Hur samrådet bedrivits | 2 |
| Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande | 3 |
| Statliga och regionala myndigheter och förbund | 3 |
| Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar | 6 |
| Övriga remissinstanser | 12 |
| Övriga | 18 |
| Sakägare enligt fastighetsförteckning | 19 |
| Övriga, ej sakägare | 46 |
| Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande | 67 |
| Föreslagna förändringar | 68 |

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra tre flerbostadshus med cirka 80 bostäder, i ett kollektivtrafiknära länga längs Järnbärarvägen och Tankebyggarbacken i Bredäng. Planförslaget sändes ut på samråd 2023-02-28 - 2023-04-11. Under samrådet har 65 yttranden varav 48 av boende och sakägare inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget och framför synpunkter i sak, framförallt vad gäller gestaltning, risk för översvämning, ras och skred vid skyfall, elektromagnetisk strålning, påverkan på naturmiljön, hantering av dagvatten och avfall, hänsyn till befintliga ledningar och nätstation samt fastighetsrättsliga frågor. Sakägare och övriga boende har bland annat framfört synpunkter om byggnadshöjd, närhet till befintliga bostäder, lågt p-tal, försämrade boendekvalitéer, trafiksäkerhet och risker för skador på befintliga radhus i samband med sprängningar i byggskedet. Flera boende i radhus motsätter sig nybyggnation av flerbostadshus mitt emot radhus vid Tankebyggarbacken.

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

- Bebyggelsevolym och form vid Tankebyggarbacken.
- Placering och angöring till norra huset mot Järnbärvägen
- Komplettering av redan framtagna utredningar kring dagvatten och geoteknik.
- Framtagande av fågelinventering.
- Mindre justeringar av byggrätt för befintlig nätstation.
- Översyn av befintliga ledningar och U-området på plankartan.
- Förtydligande text om skyddsavståndet till nätstation och antal borttagna träd i planbeskrivningen
- Medgivande av solpaneler
- Sophantering

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus. Syftet är även att värna de höga naturvärden som finns inom planområdet. Bebyggelsens utformning ska bidra till ett mer omhändertaget och tryggt stadsrum längs Järnbärvägen, och ska gestaltas omsorgsfullt i samspel med omgivande bebyggelse. Projektet bidrar med cirka 80 bostäder i ett läge nära kollektivtrafik, service och attraktiva naturområden.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2023-02-28 - 2023-04-11. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Skärholmens bibliotek, Bredholmsgatan 4 i Skärholmen, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i söderort 4-10 mars 2023. Samrådsmöte hölls 2023-03-13 i Skärholmens bibliotek, Bredholmsgatan 4, Skärholmen där cirka 32 personer närvarade.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Kort 71, Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande hälsa med avseende på elektromagnetisk strålning och säkerhet utifrån översvämnings-, ras- och skredrisk. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till dagvatten, naturvård, artskydd och vattenskydd.

Översvämningsrisk

Planförslaget medger att en byggnad delvis byggs i en lågpunkt vilket medför att lågpunktens volym minskar. Enligt dagvattenutredningen behöver minst 27 m³ vatten fördröjas för att inte försämra situationen nedströms vid ett 100-årsregn med klimatfaktor. Kommunen behöver reglera åtgärder för att fördröja ett 100-årsregn med klimatfaktor i plankartan.

Översvämningsanalysen i dagvattenutredningen visar att Järnbärrvägen kommer att översvämmas. Kommunen behöver säkerställa räddningstjänstens framkomlighet till och inom rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.

Risk för ras och skred

I planbeskrivningen står att nuvarande stabilitetssituation inom planområdet är tillfredställande. Terrängen är mycket brant och alla former av förändring i marknivå medför en ökad risk för ras. PM Geoteknik (Geoteknologi, 2022-12-23) bedömer att risken för ras är förhöjd inom delar av planområdet vid utfyllnad och ökad belastning. Kommunen avser att ta fram kompletterande geotekniska utredningar till granskningsskedet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda de geotekniska säkerhetsfrågorna i planprocessen. Kommunen behöver utreda stabiliteten för befintliga förhållanden och för den markanvändning som planen medger. Vid bedömning av stabiliteten behöver kommunen beakta exempelvis ökad belastning från byggnader, markutfyllnader eller trafiklast. I de fall belastningen minskar genom exempelvis avschaktning behöver kommunen även utreda vilken konsekvens det medför på stabiliteten. Eventuella säkerhetshöjande åtgärder eller restriktioner behöver framgå av planhandlingarna.

Elektromagnetisk strålning

Inom planområdet finns en elnätstation, vilken enligt planbeskrivningen ställer krav på skyddsavstånd till ny bebyggelse. Kommunen behöver i planhandlingarna förtydliga om avståndet är tillräckligt med hänsyn till människors hälsa utifrån föreslagen utformning och reglering i plankartan.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Dagvatten

Dagvattenutredningen redogör inte för grundvattennivåerna inom planområdet. Kommunen bör ta hänsyn till grundvattennivåer vid val av dagvattenhantering vid planering och anläggning. Högt stående grundvatten kan påverka dagvattenanläggningars funktion.

Naturmiljö

Den norra delen av planområdet har ett högt naturvärde och den södra ett påtagligt naturvärde enligt den naturvärdesinventering som är utförd. I planbeskrivningen framgår det att genomförandet av planen kommer att ge en lokal påverkan på ädellövskogen i området samt påverka andra naturvärdesobjekt som har identifierats i naturvärdesinventeringen.

Det framgår i PM-träd och i planbeskrivningen att markingrepp och byggnader kan ändra de hydrologiska förhållandena på platsen, särskilt för träd nedanför byggnationen vid Tankebygggarbacken i det område som är reglerat som PARK i plankartan. Om de hydrologiska förhållandena ändras, är det inte säkert att de träd som kommunen föreslår att skydda och bevara klarar sig. De kan då i stället skadas och behöva avverkas. Det här kan i sin tur bidra till att flera av de äldre grövre ekarna samt medelstora "ersättningsträd" riskerar att försvinna helt även om kommunens avsikt är att bevara dessa. Kommunen bör därför se över hur skyddet av dessa träd kan förbättras, till exempel genom att ändra husens placering eller genom att ändra eller undvika andra markingrepp. Det framgår även i planhandlingarna att planens genomförande kommer att innebära stor påverkan på den lokala gröna korridor som finns mellan Järnbärvägen och Tankebygggarbacken. Sammantaget är det vid genomförandet av planen viktigt att behålla så mycket natur som möjligt, spara grova träd, hålträd och efterträdare samt om det är möjligt även skapa faunadepåer för att minimera påverkan på naturmiljön i så hög grad som möjligt.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Artskyddsförordningen

Enligt planhandlingarna är fågellivet rikt inom planområdet. Det finns hålträd i den norra delen av området. Enligt artportalen finns

även observationer av flera arter av fladdermöss i närområdet. Länsstyrelsen vill därför uppmärksamma kommunen på att träd med håligheter kan ha betydelse för fladdermöss utöver att vara boträd för fåglar. Alla fåglar och alla fladdermöss omfattas av 4 och 4a §§ artskyddsförordningen (2007:845). Planbeskrivningen bör därför kompletteras med en bedömning avseende detaljplanens förenlighet med artskyddsförordningen, samt vilka skyddade arter som nyttjar området och vilka skyddsåtgärder som eventuellt behöver vidtas för att undvika att förbuden i artskyddsförordningen utlöses.

Vattenskydd

Länsstyrelsen vill upplysa kommunen om att markutfyllnad och återfyllnad av schakt endast får ske med rena massor som inte kan leda till vattenförorening. Om förorenade massor påträffas behöver dessa transporteras till en godkänd anläggning.

Planbeskrivningen redogör för att vattenskyddsområdets föreskrifter kommer att bli beaktade vid utbyggnad av området, vilket är positivt. Länsstyrelsen vill dock informera om att det kan behöva sökas tillstånd och/eller dispens hos Länsstyrelsen enligt skyddsföreskrifterna för vissa delar av de planerade arbetena. Eventuella tillstånd och dispenser behöver sökas i god tid innan åtgärder påbörjas. Om tillstånd/dispens inte kan beviljas innebär det att planen inte kan genomföras i sin helhet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Kort 100, Trafikförvaltningen

Region Stockholm har inga synpunkter på planförslaget men kontakt med trafikförvaltningen behövs avseende närhet till AB SLs ledningar. Kontakt ska tas genom bygga@sl.se för beslut om vidare hantering i detaljplaneskedet.

Kort 96, Storstockholms Brandförsvär

Storstockholms Brandförsvär har inget nytt att erinra i detta skede

Kort 53, Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra.

Kort 52, Luftfartsverket

Luftfartsverket har inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Översvämningsrisk (Länsstyrelsen och miljöförvaltningen)

Kontoret konstaterar att det finns oklarheter kring befintlig lågpunkt vid Järnbärrarvägen och dess faktiska utbredning och funktion. Fortsatta studier krävs för att se vilken påverkan ny bebyggelse får och vilka konsekvenser nedströms som en minskning av den lokala lågpunkten ger. Föreslagna åtgärder kan endast i begränsad utsträckning regleras på plankarta men bör regleras via avtal.

Risk för ras och skred (Länsstyrelsen)

Kontoret tar till sig synpunkten om de geotekniska förhållandena och kommer att begära fördjupade utredningar för markens stabilitet. Genomförd geoteknisk utredning kommer att kompletteras.

Elektromagnetisk strålning (Länsstyrelsen)

Ny bebyggelse har placerats cirka 15 meter från befintlig nätstation så att skyddsavståndskravet på 8 meter för strålning och 15 meter för buller klaras. Förtydligande text om skyddsavstånden kommer att införas i planbeskrivningen.

Dagvatten (Länsstyrelsen)

Dagvattenutredningen kommer att kompletteras med förtydligande text om grundvattennivån och dess påverkan inför nästa skede.

Naturmiljö (Länsstyrelsen)

I den fortsatta processen kommer påverkan på naturvärden att studeras vidare. Hur stor påverkan byggnationer får på befintliga värden styrs i relativt hög grad av val av metoder vid byggnation, vilket inte går att styra i detalj i en detaljplaneprocess. Kontoret avser även att studera alternativa bebyggelsestypologier mot Tankebyggarbacken, vilket kan bidra till att minska påverkan på den befintliga naturmiljön.

Artskyddsförordningen (Länsstyrelsen)

En fågel- och fladdermusinventering har beställts och kommer att redovisas i planbeskrivningen i granskningsskedet.

AB SLs ledningar (Trafikförvaltningen)

Info om ledningar tillhörande SL har vidarebefordrats till byggaktören för kontakt och samordning inför genomförande av projektet.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Kort 83, Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten noterar att det i planbeskrivningen framgår att bostadsentréer vänder sig mot gata. Byggrätten på den norra nya

kvartersmarken för bostäder ligger delvis på fastighetsgränsen till intilliggande bostadsfastigheten Järnbärrorden 1.

I planbeskrivningen framgår det vidare att ett servitutsavtal behöver tecknas med ägaren till Järnbärrorden 1 om rättigheter att använda Järnbärrordens 1 kvartersgata för angöring och underhåll av fasad.

Då byggnadens utformning (att bostadsentréer vänder sig mot gata) inte framgår av plankartan (bostadsentréer kan vara vända mot gård), ser Lantmäterimyndigheten inga direkta hinder mot det upprättade planförslagets plankarta. Om avtalsservitut inte upprättas, kan Lantmäterimyndigheten inte garantera att rättighet för angöring eller fasadunderhåll kan bildas genom lantmåteriförrättning (t ex officiälservitut) för en nybildad fastighet på den norra kvartersmarken med byggnad vars bostadsentréer vänder sig mot gata.

Plankartan medger att balkonger ovan entré får kraga ut högst 1,5 meter utanför fasad. Detta innebär att det för nybildad fastighet på den norra kvartersmarken att dessa balkonger kan kraga ut över kvartersfastigheten Järnbärrorden 1, om bostadsentré vänder sig mot Järnbärrordens 1 kvartersgata (beroende på placering av bostadsentré på långsidan av byggnaden). En planbestämmelse får inte gälla utanför planområdet. Lantmäterimyndigheten kan inte garantera att säkra rätten till dessa balkonger.

I övrigt inga synpunkter på upprättat planförslag.

Kort 67, Skärholmens stadsdelsförvaltning

Förvaltningen har inga invändningar till en ändring i detaljplanen enligt förslag.

Förvaltningen vill uppmana stadsbyggnadskontoret att noga se över placeringen av avfallsbehållare i planförslaget, för att minska risken för dumpning av hushållssopor på allmän plats. Skärholmen har stora problem med dumpning av hushållssopor på allmän plats. Ett av skälen kan vara när avfallsbehållare inte placeras i direkt anslutning längs vägen mellan bostadshus och tunnelbana/centrum. En genomtänkt placering av avfallsbehållare i planskedet är väsentlig för att minska risken för att hushållssopor hamnar på allmän plats.

Förvaltningen noterar att planbeskrivningen saknar information om att en större del av föreslaget detaljplaneområde utgör ekområde klass 3 i Ekdaten, vilket framgår i miljödataportalen.

Förvaltningen ser att de träd på kvartersmark som får planskydd n1

bör skyddas under byggnation i enlighet med Växtbäddar i Stockholm stad (trafikkontoret 2017), vid ett eventuellt genomförande av detaljplanen. Träden står så pass nära planerad bebyggelse att de riskerar att dö om inte skydd av träd vid byggnation regleras till exempel i avtalet mellan staden och byggaktören för överenskommelse om exploatering.

Jämställdhetsanalys

Generellt känner sig kvinnor och tjejer mindre trygga än män och pojkar när de rör sig under dygnets mörka timmar. Utformningen av den fysiska miljön genom exempelvis rumslik tydlighet, tydlig information och förutsägbarhet kan stärka individens känsla av kontroll och därmed känslan av upplevd trygghet. Förvaltningen vill lyfta vikten av att beakta aspekter som exempelvis belysning och buskplanteringar vid fortsatt arbete inom detaljplaneförslag.

Kort 80, Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har följande synpunkter på planförslaget:

- Påverkan på naturvärden behöver förtydligas.
- Frågan om elektromagnetiska fält måste förtydligas.

Elektromagnetiska fält

I samrådsunderlaget står att en nätstation finns i området och att man därför behöver ha skyddsavstånd till denna med tanke på elektromagnetisk strålning. Detta bör utredas och redovisas utförligare i detaljplaneskedet.

Naturvärden

I den sammanfattande planbeskrivningen uppges att ett (1) träd behöver tas bort, medan i den naturvärdesinventering som har gjorts anges att flera ekar och sälg behöver tas bort. Vidare anges i den dagvattenutredning som gjorts att det finns svårigheter att bevara andra träd som planeras sparas p.g.a. ändrade hydrologiska förhållanden som byggnationen orsakar. Sammanfattningsvis behöver påverkan på naturvärden förtydligas i planhandlingarna och då särskilt med avseende på träd.

Övriga synpunkter

Risken för markföroreningar har utretts och funnits vara liten. Observera att man ändå ska vara uppmärksam på frågan och om föroreningar påträffas ska dessa anmälas. Se vidare under ”Upplysningar”.

Frågan om dagvatten och översvämningsrisker har utretts. Föroreningsmängderna till recipient ökar då man bygger på naturmark. Enligt utredningsförslaget klaras åtgärdsnivån. De

avskärande stråk som planeras för att skydda fastigheterna 1 och 3 vid skyfall bör säkerställas i plankarta eller på annat sätt. Notera att utredningsförslaget förespråkar att vatten också styrs mot de sparade träd som enligt utredningen annars kan få sämre hydrologiska förhållanden. Det är viktigt att dessa frågor följs upp så att planerade åtgärder genomförs.

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

Exempel på planbestämmelse:

”Tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning, såsom solpaneler och solfångare, får uppföras fristående på tak och får överskrida den högsta totalhöjden med som mest 2 meter”.

Trafikkontoret

Trafikkontoret har inget att erinra.

Kort 68, Kulturförvaltningen

Stadsmuseet är positivt till att förslaget omarbetas i linje med stadsutvecklingsenhetens tidigare synpunkt att bebyggelsen bör placeras i nord-sydlig riktning och bedömer därför att nuvarande förslag är genomförbart ur kulturmiljösynpunkt.

Stadsmuseet anser att det är viktigt att utsparat grönska enligt stadsplanens intentioner bevaras i så hög utsträckning som möjligt, exempelvis genom det i nuvarande planförslag föreslås att flera träd skyddas i detaljplan genom n1-bestämmelse, samt att huvuddelen av skogsbacken förblir parkmark, men även genom tillskapande av förgårdsmark och ytterligare träd sparas mot Järnbärarvägen.

Kort 79, Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med nedanstående erinran.

Skönhetsrådet anser att platsen går att bebygga men önskar inledningsvis konstatera att branter och naturslänter medvetet sparats obebyggda vid områdets planering eftersom de har stora landskapliga värden. Rådet önskar en större sammanställning av hur natursambanden och upplevelsen av stadsdelen som grön påverkas av den sammantagna pågående planeringen av nya bostäder i Bredäng. Detsamma gäller parkeringssituationen. I stadsdelen finns stora befintliga ytor för parkering och rådets uppfattning är att dessa i första hand ska utredas för ny bebyggelse före alltför stora intrång i naturmark görs. I planområdets direkta anslutning finns flera

parkeringsanläggningar som bör utredas för att ordna såväl gemensamma mobilitetslösningar som plats för ny bebyggelse. Rådet anser att ingen ny markparkering i förslaget, vid sidan av tillgänglighetsplatser, ska förekomma.

Förslagets nedre del längs Järnbärvägen tillför, enligt rådet, nya värden till gatan genom en ny rumslighet och möjliggör att befolka området mer. Skalan och höjden som förhåller sig under de befintliga skivhusen lägger till utan att konkurrera. Rådet ifrågasätter däremot skarpt det övre huset längs Tankebyggarbacken som genom sin placering förutsätter ett stort ingrepp i naturslutningen och riskerar att hota flera av de mest värdefulla träden långsiktigt. Rådet befärar att denna byggnads tillskott inte motsvarar intrånget i terräng och natur med tillhörande kostnader. Rådet anser avslutningsvis att värdefulla träd ska markeras i plankartan oavsett om de befinner sig på blivande privat mark eller på stadens parkmark, så att de blir lättare att identifiera och långsiktigt värna

Kort 72, Utbildningsförvaltningen

Den föreslagna bostadsbebyggelsen ingår i underlaget till stadens befolkningsprognos och är därmed omhändertagen i utbildningsförvaltningens planering för elevplatser i området. Förvaltningen har inga övriga kommentarer eller synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Ingen skrivelse har inkommit

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Placering av hus 3 (synpunkt från lantmäterimyndigheten)

Placeringen av hus 3 kommer att studeras i fortsatt process med avseende på om det är möjligt och lämpligt att säkra servitutsavtal med fastighetsägaren till Järnbärvägen 1. En alternativ hantering är att se över placering av hus 3 på norra sidan av Järnbärvägen så att genomförande, underhåll samt entré och angöring kan möjliggöras från allmän platsmark utan behov av servitutsavtal med privat fastighetsägare.

Placering av avfallsbehållare (Skärholmens stadsdelsförvaltning)

Placeringen av avfallsbehållare kommer att beaktas.

Naturvärde (Skärholmens stadsdelsförvaltning)

På sidan 9 i planbeskrivningen står att södra delen av planområdet har påtagligt naturvärde "klass 3" och att naturvärdena är många och variationen är stor. Ekar av olika ålder tillsammans med äldre gran och tall är viktiga för den biologiska mångfalden i området.

Träd med n1 bestämmelse (Skärholmens stadsdelsförvaltning)

Bevarande av träd markerat med n1 kommer att säkras genom avtal/överenskommelse om exploatering mellan byggaktören och staden genom exploateringskontoret.

Jämställdhetsanalys (Skärholmens stadsdelsförvaltning)

Stadsdelsförvaltningens rekommendation om utformningen av den fysiska miljön såsom belysning och buskplantering har vidarebefordrats till byggaktören för beaktande vid genomförandet.

Trädborttagning (Skärholmens stadsdelsförvaltning och miljöförvaltningen)

Texten i sammanfattningen om att "Ett träd behöver tas bort" är felskrivet och skulle vara ett antal träd. På sidan 29 i planbeskrivningen under naturmiljö står konsekvenser för naturmiljön är bland annat att ett antal träd behöver tas bort för att ge plats till nybebyggelse. Påverkan på naturmiljön och borttagande av träd kommer att förtydligas i granskningsskedet.

Elektromagnetiska fält (Miljöförvaltningen)

Se svar till länsstyrelsen på sidan 6.

Markföroreningar (Miljöförvaltningen)

Info om ev. påträffande markföroreningar och anmälan till tillsynsmyndighet har vidarebefordrats till byggaktören och ska beaktas under genomförandet.

Energiförsörjning, (Miljöförvaltningen)

Uppförande av solpaneler kommer att möjliggöras på plankartan i granskningsskedet.

Bevara naturslänten (Rådet till skydd för Stockholms Skönhet)

I översiktsplanen är aktuellt planområde utpekat som område där komplettering kan provas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap om nuvarande karaktär, kvaliteter och behov.

Området ligger nära tunnelbanan och inom Fokus Skärholmen, där det finns ett särskilt uppdrag att synliggöra och implementera de aspekter inom stadsbyggandet som är betydelsefulla för en socialt hållbar stad. Ny bebyggelse med entréer mot gatan kan tillföra aktiva bottenvåningar och bidra till ett mer omhändertaget och tryggt stadsrum längs Järnbärrvägen och Tankebygggarbacken.

Naturmarken i området har kvalitéer ur flera aspekter men kontorets bedömning är att det är möjligt att bebygga delar av

naturmarksområdet. Detaljplanens ambition är att spara så mycket naturmark som möjligt genom en medveten placering av ny bebyggelse. Delar av den värdefulla naturmark som ingår i planområdet säkras i detaljplanen genom att marken regleras som park och ett antal större träd (ekar) inom blivande kvartersmark skyddas med bestämmelse n1 på plankartan.

Till följd av inkomna samrådskommentarer från allmänheten samt Skönhetsrådet föreslår kontoret att planförslaget bearbetas vad gäller bebyggelsen mot Tankebyggarbacken. Inför granskningen kommer alternativ med andra typologier och eventuellt radhus studeras mot Tankebyggarbacken. En lägre bebyggelseskala kan samspela mer med befintliga radhus, samtidigt som påverkan på naturmiljön minskar.

Använd befintliga parkeringsplatser för gemensamma mobilitetslösningar och ny bebyggelse (Rådet till skydd för Stockholms Skönhet)

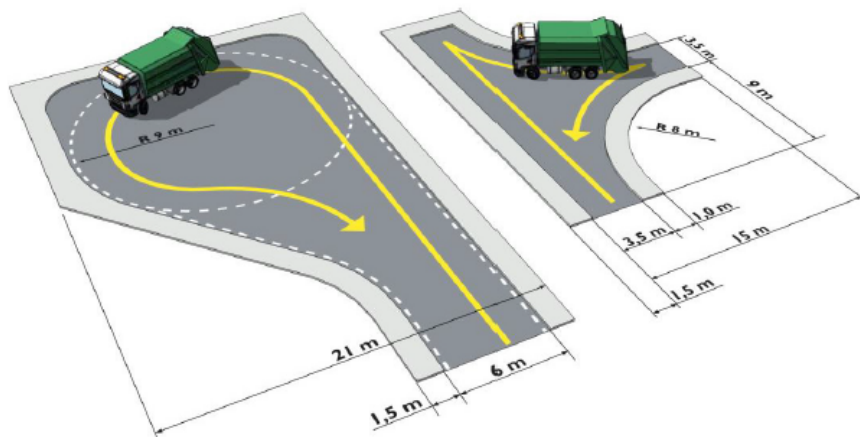
Befintliga parkeringsytor väster om planområdet är upplåtna med tomträtt medan parkeringsytorna öster om planområdet ligger på privat mark. Kontoret är generellt positivt inställt till förslag som innebär en omprövning av markparkeringar för annat ändamål eller för samlade mobilitetslösningar men konstaterar att dessa ytor ligger utanför planområdet och att det inte i dagsläget finns något intresse hos de berörda aktörerna att utveckla dessa ytor. Den aktuella detaljplanen hindrar inte att gemensamma mobilitetslösningar utvecklas över tid.

Övriga remissinstanser

Kort 76, Stockholm Vatten och Avfall

Stockholm Vatten och Avfall vill betona att angöring och framkomlighet är fortsatt viktigt att beakta under planarbetet. Bolaget kan inte utifrån nuvarande planering av avfallshantering och dimensionering av vändplaner på Järnbärarvägen och Tankebyggarbacken säkerställa att hämtfordon kan framföras inom planområdet och hämta avfall från planerade fastigheter. Detta gäller även befintliga hämtställen inom planområdet. För att säkerställa en god arbetsmiljö för hämtpersonalen samt en god trafiksäkerhet förordar Stockholm Vatten och Avfall att aktuella vändplaner breddas. Se utrymmeskrav för t-vändning och vändplaner nedan. Backning får endast förekomma vid vändning med max en billängd, exempelvis genom en trevägskorsning. Backning över gång- och cykelbana tillåts inte. Det är heller inte

tillåtet med uppställning eller körning på dessa. Se riktlinjer för framkomlighet och trafiksäkerhet i broschyren ”Projektera och bygg för god avfallshantering”.



Vid tömning av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa att det går att genomföra enligt stadens riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering

Kort 81, Stockholm Vatten och Avfall

Allmänt

Planområdet ligger inom ett område med ett stort antal planerade och pågående detaljplaner. Det befintliga dagvattensystemet inom detta område är idag hårt belastat och har kapacitetsproblem. Ytterligare belastning på ledningsnätet som en exploatering innebär, kan öka risken för marköversvämning. I kringliggande detaljplaner har behov av fördröjningsåtgärder, utöver åtgärdsnivå, informerats om vilket kan bli aktuellt även för denna detaljplan. Se ytterligare information under rubrik Dagvattenledning.

SVOA förutsätter att ledningssamordning, vid behov, hålls av Exploateringskontoret alternativt byggaktören.

Befintliga Va-anläggningar

SVOA har befintliga VA-ledningar i Järnbärvägen och Tankebyggarbacken intill planområdet. Utifrån det underlag som SVOA tagit del av har inga konflikter mellan befintliga ledningar och planerad bebyggelse identifierats. Ledningsflytt bör i största utsträckning undvikas.

Befintlig brandpost på Tankebyggarbacken hamnar troligen i konflikt med planerad bebyggelse. Vid flytt av brandpost är det viktigt att den nya placeringen hamnar i närheten av nuvarande placering. Detta för att säkerställa att det riktvärdet, som gäller inom Stockholm stad, på att brandposter ej ska placeras längre än 150 meter från varandra följs.

Dricksvattenledningar

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +90 meter vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +70 meter. Sådan tryckstegring bekostas ej av SVOA.

Spillvattenledningar

Utifrån det underlag som SVOA i dagsläget har tillgång till har befintligt spillvattensystem intill och nedstöms planområdet kapacitet.

För att möjliggöra spillvattenanslutning av fastighet 1 och fastighet 2 behöver befintligt spillvattenledning i Järnbärvägen respektive Tankebyggarbacken byggas ut. Anslutningspunkter kommer att beredas så att SVOA kan säkerställa självfall i ledningssystemet.

Avledning av spillvatten med självfall tillåts ej för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA. Detta kan vara aktuellt för fastighet 2.

Dagvattenledningar

Befintligt dagvattensystem intill och nedstöms planområdet är, enligt det underlag som SVOA har tillgång till i dag, hårt belastat och har kapacitetsproblem. För att säkerställa att det planerade exploateringen inte medför ökad risk för översvämning i nedstöms områden kan det finnas behov av fördröjning inom allmän platsmark utöver Stockholms stads åtgärdsnivå. Denna typ av fördröjning planeras och hanteras av SVOA.

Behov av fördröjning utöver Stockholm stads åtgärdsnivå är viktigt att utreda under vidare arbete samt att plats i planen säkras vid behov.

För att möjliggöra dagvattenanslutning från fastighet 1 och fastighet 2 behöver befintlig dagvattenledning i Järnbärvägen respektive Tankebyggarbacken byggas ut. Anslutningspunkter kommer att beredas så att SVOA kan säkerställa självfall i ledningssystemet.

VA-anslutning

Hur planerade fastigheter kommer att anslutas behöver utredas vidare under kommande projektering.

Utifrån en första bedömning kan anslutningspunkter för fastighet 1 och fastighet 3 beredas från Järnbärvägen. För fastighet 2 kan anslutningspunkter beredas från Tankebyggarbacken.

En servisanmälan, för varje fastighet, ska skickas in till SVOAs anslutningsenhet i god tid innan önskad anslutning.

Dagvattenhantering

SVOA har tagit del av dagvattenutredningen för Järnbärvägen, och granskat denna utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar. SVOA har följande synpunkter: Den framtagna dagvattenutredningen presenterar endast det naturliga avrinningsområdet som planområdet ligger inom. Det är viktigt att det tekniska avrinningsområdet och berörd recipient presenteras i utredningen. Planområdet ligger inom det tekniska avrinningsområdet för Riddarfjärden. SVOA förutsätter att denna information läggs till under vidare arbete med dagvattenutredningen.

SVOA anser att dagvattenutredningen bör presentera information om att det befintliga dagvattensystemet kring planområdet idag är hårt belastat och har kapacitetsproblem. Som presenterats under rubrik Dagvattenledningar kan det finnas behov att fördröjning utöver åtgärdsnivå.

Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regn sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur. Detta har delvis gjort i den framtagna dagvattenutredningen. SVOA ser dock att skyfallshanteringen bör ses över igen. Detta för att säkerställa att den planerade exploateringen inte medför ökade risker för översvämning, vid skyfall, nedströms planområdet.

SVOA förutsätter att de planerade åtgärderna som presenteras i dagvattenutredningen efterföljs så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Hänsyn till höjdsättning bör även tas i beaktande under genomförande av planen. SVOA vill även påtala behovet av att ta fram en skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Synpunkter på Plankarta

Det skall reserveras yta i plankarta för fördröjning av dagvatten på allmän platsmark inom detaljplanen om behov av detta finns. Detta för att säkerställa att yta finns att tillgå inom planen om kapaciteten i befintligt nät nedströms exploateringen inte kan ta emot det ökade flödet. SVOA kan inte tillgodoräkna sig den fördröjning inom planen som är förlagd inom kvartersmark.

Yta skall reserveras i plankarta så att 100-årsregn kan fördröjas inom allmän platsmark inom detaljplanen så att exploateringen inte orsakar en försämring för nedströms liggande fastigheter.

Restriktioner

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

Kort 64, Ellevio

Ellevio har en befintlig nätstation med tillhörande ledningar inom det aktuella planområdet. Anläggningarna måste beaktas och ledningarna kan bli föremål för omförläggning i de lägen de påverkas av åtgärder i mark.

För nätstationer krävs E-område cirka 10 x10 m eller 100 m² i plankarta. Storleken på E-området kan variera och beror på områdets fysiska förutsättningar samt stationstyp. Ellevio rekommenderar av mer långsiktiga elförsörjningsskäl att E-område inte förses med begränsningsbestämmelser, likt prickad mark. Nätstationer är föremål för revidering under planens livslängd genom t.ex. åtgärder orsakade av energiomställning, fordonsladdning och underhåll. Nätstationer varierar i modell och utförande samt kan skilja sig åt i exakta mått över produktgenerationer. Därför ser Ellevio ett starkt behov av att prickmark inte används inom E-området.

Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark och byggnader reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Utrymmet för nätstationer måste anpassas till Ellevios funktioner för drift och underhåll. Även myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall måste beaktas.

Ellevio förväntas kunna förstärka elnätet fram till de nya byggnaderna inom planområdet. Ellevios befintliga lokalnät kommer behöva anpassas till planåtgärderna. Vi förutsätter att nya lokalnätledningar för eldistribution ges utrymme i allmän platsmark inom planområdet. Om Ellevios ledningar hamnar inom kvartersmark till följd av detaljplanens förändringar måste kablarna ges utrymme i och skydd av u-område i plankarta.

Ellevio områdesansvarig önskar kontakt angående behov av förändringar i plankarta. Planerade effekter för såväl byggkraft som färdiga anslutningar behöver presenteras till Ellevio i god tid inför elnätets dimensionering. Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Kort 65, Stockholm Exergi

Ingen erinran. Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Aktuell byggaktör bör kontakta Stockholm Exergi i tidigt skede vid intresse för fjärrvärme.

Kort 73, TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har inget att erinra mot förslaget. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Hyresgästföreningen

Ingen skrivelse har inkommit.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angöring för sopbil, utvidgning av vändplan (SVOA)

Den påtalade vändplanen ligger utanför aktuell detaljplan. En utvidgning av vändplanen vid Järnbärarvägen är inte möjlig på grund av privatägd fastighet (Järnbärarorden 1) i anslutning till vändplanen samt på grund av begränsade ekonomiska resurser. Vändning av sopbil förutsätts ske på samma sätt som idag, för angöring av befintliga hus på motstående sida av gatan.

Information om avstånd mellan hämtfordon och behållare, sophantering, utsortering av förpackningsavfall har vidarebefordrats till byggaktören för beaktande vid genomförande av projektet.

Översvämningsrisk (SVOA)

Inför granskning kommer vidare studier av skyfallshantering genomföras i syfte att visa på hur stora ytor som berörs och hur flödesvägen säkras. Höjdsättning av marken och fördröjningsåtgärder utreds så att risk för översvämning vid känsliga platser inte föreligger.

Ledningssamordning (SVOA)

Synpunkter på ledningsplaceringar är noterade och hanteras i den fortsatta systemhandlingsprojekteringen.

Brandpost(SVOA)

Brandpostens läge kommer att beaktas och vid ev. flytt placeras den så att avståndskravet klaras.

Vatten och spillvattenledningar (SVOA)

Kontoret antecknar och vidarebefordrar synpunkterna om dagvatten-, spillvatten- och andra typer av ledningar inom planområdet till systemprojektgruppen under granskningsskedet.

Dagvattenhantering, avrinningsområde och recipient (SVOA)

Dagvattenutredningen kommer att uppdateras inför nästa skede. Info om avrinningsområdet för Riddarfjärden kommer att införas i dagvattenutredningen och i planbeskrivningen

Dagvattenhantering på allmänplatsmark (SOVA)

Yta för fördröjning av dagvatten i parkmarken kommer att studeras inför nästa skede.

Befintliga elledningar och nätstation (Ellevio)

Befintliga ledningar och nätstation kommer att beaktas i fortsatt arbete. I fortsatt process kommer förutsättningar för en utbyggnad av nätstationen studeras. Ellevios önskemål om en byggnad på upp till 100 kvadratmeter direkt in till parkmark är ett betydande anspråk som kräver egna studier kring gestaltning, trygghet och hantering av gränser mot naturmark.

Tillgänglighet till befintliga ledningar som hamnar inom kvartersmark kommer säkras med u-område på plankartan. Ytterligare samordning med Ellevio om befintlig nätstation och ledningar krävs inför granskning.

Övriga

Kort 101, Samfundet S:t Erik Stockholm

Planförslagets grönområde ingår i en större planstruktur som är ett exempel på 1960-talets planeringsideologi. Området bildar en övergång mellan Bredängs flerfamiljshusområde som sträcker sig från Bredäng centrum med tunnelbanestation till Järnbärvägen å ena sidan och radhusområdet längs Tankebyggarbacken å andra sidan. I enlighet med efterkrigstidens mönster är radhusområdet förlagt på en höjd och befinner sig i periferin i förhållande till Bredängs centrum. Tunnelbanan på Tankebyggarbackens utsida bildar en tydlig barriär och avskiljer bostadsbebyggelsen kring planområdet från Sätmaskogen. Grönområdet utgör därmed ett för de boende i närområdet, nära flexibelt och okodat grönområde som därtill har mycket höga naturvärden. I planförslaget beskrivs det också som vildvuxet, vilket ses som en kvalitet.

En exploatering i detta område bör ske med yttersta hänsyn till de naturvärden som finns i planområdet och de sociala värden som kan förknippas med ett okodat naturrum. Den föreslagna bebyggelsen har i sig positiva egenskaper, inte minst sett till de gårdsutrymmen som skapas, men antalet och placeringen av byggnaderna bör prövas. Inte minst kan placeringen av suterränghuset längs Tankebyggarbacken diskuteras. Byggnaden är olyckligt placerad i kröken på gatan och kommer bilda blickfång längs vägen istället för dagens grönområde. Radhusområdet kommer vidare att visuellt avskärmas från detta. Placeringen av byggnaden kommer vidare att innebära stora ingrepp i miljön på grund av de stora nivå-skillnaderna och det flertalet värdeelement som kommer tas bort.

Samfundet S:t Erik menar att de positiva värden som planförslagets byggnad längs Tankebyggarbacken inte kompenserar för de värden som går förlorade. Övrig bebyggelse och gårdsgestaltning bidrar till en rumslig helhet längs Järnbärrvägen.

Samfundet S:t Erik kan därför enbart tillstyrka förslaget till del och föreslår att byggnaden längs Tankebyggarbacken bör utgå.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Kort 48, Tankebyggarbackens Samfällighetsförening,
Tankebyggarbacken 39 127 33 Skärholmen
Vi, 81 radhus på Tankebyggarbacken, har på egen bekostnad lagt mycket pengar på:

1. Öppna sopstationer (restavfall) där vi betalar per kg slängda sopor.
2. Investerat i matavfallskärlsjud
3. Tidningsinsamling som vi betalar per tömning.

Dessa faciliteter ligger bara ett stenkast från det planerade huset på backen och mängden nya hushåll gör att sannolikheten för att detta nyttjas av de nya boende på backen är väldigt hög. Det är tråkigt att behöva införa låsbara sopkärl men då vi betalar per kg är det kanske ett tvunget måste med det nya huset. Kan kommunen/ byggbolaget finansiera detta byte? Från olåsta till låste sopkärl. En tråkig men nödvändig utveckling.

Jag ser även att arkitekten inte ritat in någon lekplats för de nya lägenheterna. Vi, boende på Tankebyggarbacken har investerat mycket pengar i 3 olika lekplatser som ligger även de väldigt nära det nya huset. Givetvis kan/ ska vi inte hindra barn från nya huset att leka på våra lekplatser men vi vill givetvis ha compensation/ med investering i att detta blir fallet. Mängder med ytterligare barn i området kommer även öka på slitage och behov av upprustning och

kontinuerliga besiktningar.

Jag ser även att det lilla antalet parkeringsplatser till huset gör att trycket på våra parkeringsplatser kommer att öka. Idag har vi p-skiva för besökande på backen och parkeringstillstånd för de boende. Men med ökat tryck kommer vi kanske bli tvungna att införa endast parkering på platserna för dem med tillstånd. En tråkig utveckling. Om inte byggbolaget vill vara med och investera i parkeringen? Då kanske vi kan samordna så att även de nya boende kan nyttja våra p-platser ibland?

Dessa tre punkter ovan skriver jag som boende på Tankebyggarbacken. Jag vet att många i föreningen tycker lika

Kort 51 och 55, 1 boende

Jag bor på Tankebyggarbacken och är orolig för kommande bostäder inom planerad planförslag.

Kommer byggnaderna skymma sikten ? eller kommer vi att se direkt i deras vardagsrum ? eller tre fula tak som plötslig dyker upp framför vårt fönster på Tankebyggarbacken 101,103,105? Allt beror på om hus taken blir högre än Tankebyggarbackens? I dem fall jag har skrivit önskar jag inga bostäder byggas där.

Mitten huset som planeras längs Tankebyggarbacken kommer att påverka både insyn och miljön på vårt hus. Vi har bott här i 17 år och älskar bo kvar där men efter detta förslag kommer vi att vilja flytta. Mitten huset är väldigt dumt tänkt. Hoppas och vill att ni ändrar på det.

Kort 54, boende

Tankebyggarbackens samfällighet har 81 radhus och vi har gjort stora investeringar i området. Med tre stora nya hus kommer trycket på de investeringarna helt naturligt att öka och det uppstår frågor kring hur finansieringen ska se ut? Kommer kommunen och/eller byggaktören bidra till underhåll och andra kostnader som uppstår?

1. Tre lekplatser med ny lekutrustning finns på området. Det inte finns någon lekplats inritad vid det nya huset. Givetvis vill vi inte hindra några barn från att leka på våra tre lekplatser utan önskar istället stöd för de investeringarna/ upprustningar och besiktningar som krävs för att underhålla dem.

2. Sopstationer för restavfall, matavfall och tidningsinsamling. Då vi betalar per kg för våra sopor, och då dessa kärl står ett stenkast från det nya huset och är olåsta så är det rimligt att tro att mängden sopor i kärlen kommer att öka. Det är en tråkig utveckling men

om det blir fallet kanske vi blir tvungna att investera i låsbara sopkärl. Kan då kommunen eller byggbolaget stå för denna investering?

3. Mängden trafik på gatan kommer att öka betydligt och redan idag är det många som inte håller fartbegränsningen på 30km/h. Med ökad trafik behöver kommunen göra investeringar i trafiksäkerheten. Vi behöver ett övergångsställe (kanske i höjd med Tankebyggarbacken 79) samt ordentliga farthinder så att hastigheten hålls nere.

4. Vi planerar att investera i parkmiljön längs med gatan (träd mm) på föreningens gemensamma mark -för att förbättra grönområdet. Om nu kommunen fäller en massa träd för att bygga husen blir det orimligt att vi ensamma skall stå för nyinvestering av träd längs med gatan som även kommer de nya hushållen till gagn. Det vore således rimligt med ett stöd från kommun/ byggbolag i de planteringar som skall göras längs med gatan.

5. Parkeringar. Samfälligheten har idag ett antal parkeringsplatser där besökare till radhusen kan stå med p-skiva (de boende har parkeringstillstånd). Jag ser att trycket på parkeringarna gör att vi kan bli tvungna att plocka bort möjligheten att stå med p-skiva på våra parkeringar vilken försämrar möjligheten för våra besökande. Jag har inget förslag på lösning gällande detta utöver obligatoriska tillstånd men det är en tråkig väg att behöva gå.

6. Några av husen på Tankebyggarbacken, särskilt 82-96 kommer att få insyn i både hus och trädgårdar även om de nya husen "bara" har tre våningar över mark åt det hållet. Våra tomtgränser åt det hållet är inte avgränsade med staket etc. utan är omarkerade. Hur ska detta hanteras? Eftersom vi inte haft insyn tidigare har många av oss planerat därefter, d v s sovrums, altaner där vi vistas mycket, trädgård med lekutrustning, växthus etc. Direkt insyn kommer begränsa på ett helt nytt sätt både inomhus och utomhus.

7. De hus som får det nya huset på själva Tankebyggarbacken mitt emot sig kommer också få insyn på ett sätt som ingen informerat om förrän information nu landade i brevlådorna. Det huset påverkar också särskilt nummer 82 efter de som bor där får husets parkeringsplatser precis vid sin tomtgräns. De får nytt hus både på sidan och nedanför sig.

8. Sist men inte minst vill jag påtala att om man vill ha en transparent demokratisk process borde hela informationspaketet varit tillgängligt kostnadsfritt och dessutom på Bredängsbibliotek.

Man borde ha flera samråd så att människor som inte kan en måndag 16.30 till 19 (många arbetar) också kan delta. Eftersom vi har ett bibliotek i Bredäng hade man behövt ha samråd där för att öka tillgängligheten.

Stockholm behöver massor av nya bostäder, frågan är varför vissa områden i princip är skyddade från nybyggnation? Bredäng är en mycket välplanerad förort med en tanke om att människor ska ha god livskvalitet i sitt bostadsområde. Med de kommande årens planering för Bredäng är det lätt att tro att detta inte tas hänsyn till. Tunnelbanan är redan idag proppfull i rusningstrafik, det är långa köer till vårdcentralen etc. Jag efterfrågar ett helhetstänk.

Kort 56, boende

- De nya byggnaderna kommer att ligga i skugga 24 timmar per dygn.
- Trafiken på Tankebyggarbacken kommer att bli för hög. finns det någon plan?
- De nya huskropparna kommer väldigt nära befintliga byggnader. Allt solljus försvinner.
- Skalan i modellen stämmer inte med kartan.
- Hur kommer parkeringen för det nya huset på Tankebyggarbacken att lösa? Området båda gator klarar inte fler bilar.
- Hur kommer vattenavrinningar från husen på Tankebyggarbacken att klara av de nya huskropparna?
- Gör en modell som är skalenlig. Avseende avstånd och höjd. Inkludera det som kommer ovanför taket (+1,5 m).
- Ta bort två våningar på varje hus.
- Husfasaden på Tankebyggarbacken kommer att var tre våningar, vilket är avsevärd ingrepp i Tankebyggarbackens miljö.
- Har det gjorts någon utredning på socioekonomisk hållbarhet i området?

Kort 57, boende

- Ingen hänsyn är tagen till boende i Tankebyggarbacken. Redan idag är det problematik med parkeringsplatser på Tankebyggarbacken och Järnbärvägen. Var ska alla parkera sina bilar.
- Ökad trafikering på Tankebyggarbacken där flest barnfamiljer bor
- Husen på Järnbärvägen kommer inte att få dagsljus största delen av året.
- Avståndet mellan radhustomter ger total insyn för boende i nya husen.
- Ingen vill bo kvar på Tankebyggarbacken närmast nya husen.
- Stora ingrepp på naturen som består av stora bestånd av ek. Här bor grävling, räv, harar och rådjur.

Kort 58, boende

Jag bor på Tankebyggarbacken och strax nedanför mitt hus ska ny byggas ett höghus. Detta kommer säkert att sänka priset på huset på grund av utsikten till höghuset. Jag motsätter mig hela projektet då det kommer att påverka oss väldigt mycket så som minskad solljus, och ökad trafik på Tankebyggarbacken med mera.

Kort 59, boende

-Oro kring ökad trafiken på Tankebyggarbacken, kommer behöva farthinder.

-Oro över att det är en risk för överanvändning av våra sopkärl. Lekplatser och trafikplatser.

-Jag har flyttat hit på grund av närhet till natur men den kommer att begränsas.

Kort 60, boende

Boende i höghuset på Järnbärvägen har ej informerat om mötet. Naturmiljövården i sluttningen med gamla ekträd, rådjur, räv, hackspett, hare, grävling borde beaktas.

Tunnelbanan är redan nu överfullt i rusningstrafik.

Entrén till mitthuset borde ha ingång mot Järnbärvägen istället för Tankebyggarbacken för att få så mycket ljus till lägenheterna mot Tankebyggarbacken och underlättar access till tunnelbanan och entrén för de nya hyresgästerna.

Kort 66, boende

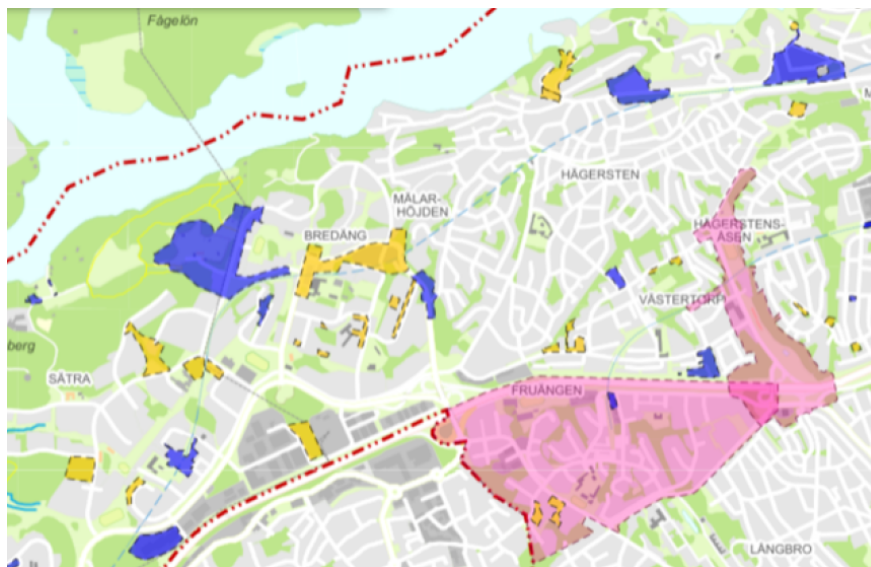
Det är orimligt att Mälarhöjdsbor om och om igen får rätt i att villaområdet inte skall bebyggas med lägenheter. Nu senast gällande branterna längs slättgårdsvägen. Medan planerna för redan tätbyggda Bredäng går igenom.

Politikerna måste ta ett helhetsgrepp och se till att samtliga stadsdelar är med och bidrar till att upplåta mark till nya bostäder. Rimligtvis borde det finnas nyckeltal för hur mycket nybyggnation som skall byggas per område och hur mycket grönområden som är garanterade per område att finnas kvar.

Om branterna längs slättgårdsvägen inte bebyggs skall givetvis inte Järnbärvägens branter inte heller bebyggas. Som det slår nu är det ofantligt många fler nybyggen i Bredäng (räknat på vår yta) jämfört med i Mälarhöjden.

Jag anser att det behövs ett helhetsgrepp och att kommunens politiker måste köpa loss mer mark i exempelvis Mälarhöjden för de nya bostäder som behövs. Bredäng kan orimligt ta hela lasset. Mälarhöjdens villornjst enskilda tomter till de flesta boenden medan ni i Bredäng bygger bort de få skogsdungar vi har kvar.

Givetvis behöva nya bostäder men denna skevhet sticker i ögonen. Se bild. Det är väldigt tydligt att villaboende drabbas mindre än boende i redan fulla områden.



Kort 70, Brf - Järnbärrorden 3, Järnbärrvägen 2 – 18, 127 33
Skärholmen

Platsen där Stockholm stad har valt att bygga på är den överlägset
sämsta i hela Bredäng.

Föreningen anser att platsen vid Stora Sällskapetets väg och
Ålgrytevägen är den mest lämpliga platsen. Platsen där kommunen
genom stor flathet lät Rumänska Ortodoxa kyrkan ockupera i
flera år. På denna plats kan byggas minst tre hyreshus och även den
planerade förskolan skulle utan problem få rum vid denna plats. Där
skulle dessutom inga träd bli förstörda, samt att det inte behöver bli
besvärande insyn till husen på andra sidan Stora Sällskapetets väg.

Föreningen kan inte utesluta att det är av försumbara ekonomiska
skäl som man skyller på att det inte finns möjlighet att bygga på
denna plats. Detta argument anser vi inte vara hållbart. Kommunens
handläggare lät trots allt låta sig luras av försäkringar från
Rumänska Ortodoxa kyrkan i flera år, och vi vet alla vad resultatet
blev. Så att eventuellt framföra ekonomiska skäl biter inte på oss.

Föreningen anser dessutom att platserna vid gamla Björksätra
skolan och vid det gamla vandrarhemmet vid Ålgrytevägen / Stora
Sällskapetets väg är byggbara platser och avsevärt bättre platser.

Genomföres byggplanerna kommer våra boende på Järnbärrvägen
10 - 16 få en avsevärt försämrat boende, De vackra träden
försvinner. Solinsläppet kommer att bli mycket försämrat. Det blir
ett avsevärt mer skuggigt boende. Ett flertal av våra boende

kommer att drabbas av obehaglig insyn. Även den ökade trafiken medför negativa konsekvenser. Föreningen kan konstatera att påståenden från Stockholm stad, Stadsbyggnadskontoret och Stockholms politiker att boendemiljön skall vara god endast är en chimär.

Bredäng och Järnbärvägen är ett socioekonomiskt svagt område = Vi gör vad vi vill, vi = Stadsbyggnadskontoret.

Trafiksituationen på Järnbärvägen är redan idag mycket besvärlig. Gatan är smal. Föreningen anser att de föreslagna garage och parkeringsplatserna är otillräckliga. Det råder redan idag djungeln lag för att kunna få en parkeringsplats på Järnbärvägen. Det är naivt av Stadsbyggnadskontoret om de tror att biläggandet kommer att minska i framtiden. Det troliga att det kommer att ligga på minst dagens nivå. Med andra ord trafiksituationen på Järnbärvägen kommer att avsevärt försämrast.

Järnbärvägen är sedan lång tid tillbaka ökad för att det där förekommer hasch och tyngre narkotika handel. Polismyndigheten gör vad de kan för att få slut den på kriminella gängverksamheten. Skulle ytterligare tre hus byggas på Järnbärvägen torde polisens arbete att få bukt på hasch och narkotika handeln avsevärt försvåras.

Föreningen anser dessutom att den samrådsinformation som gavs den 13 mars 2023 i Skärholmens bibliotek kl. 16.30 var under all kritik. Ett fåtal sittplatser fanns i lokalen, de flesta av deltagarna fick stå. Platsen ligger två tunnelbanestationer från Bredäng. Både Stadsbyggnadskontoret ville ha så liten uppmärksamhet som möjligt. Flera av deltagarna upplevde tyvärr samrådsmötet som ett låssas demokrati möte. Beslut är redan fattat.

Vi ber Stadsbyggnadskontoret ompröva sitt beslut. Släpp prestigen och lyssna på de redan boende på Järnbärvägen.

Kort 74, boende

Härmed bestrider vi planförslaget med följande anledningar:

1. Övergången mellan befintliga lamellhus i Bredäng till radhusområdet blir skarp. Bredäng innehåller idag redan många lamellhus på ca 7 våningar och flera höghus håller på att byggas och planeras att byggas. Ursprungliga tanken med Bredängs arkitektur var att husens placering inte skulle vara för tät och med ett fokus på hur människor ska leva och att biltrafiken uteblir helt med det nya förslaget till detaljplan.
2. Att få en husfasad på tre våningar på Tankebyggarbacken kommer att ha en stor påverkan på miljön i radhusområdet och bli en markant förändring i miljön.

3. Flera höga hus i området bidrar till otrygghet och mindre trivsel. Idag räknas Bredäng till ett särskilt utsatt område. Med fler höghus anonymitet.
4. Befintliga radhus är byggda på en kombination av berg med en utfyllnad av sprängsten. I redovisade underlag saknas beräkning hur byggnader i befintligt radhusområde kommer att påverkas.
5. Skogsområdet som ska bebyggas benämns av stadsbyggnadskontoret som ett område med stora naturvärden. Området med stort naturvärde kommer starkt att påverkas av tre stycken stora huskroppar med tillhörande parkeringar, lekplats, cykelparkeringar och odlingslådor.
6. Insynen i radhusen och tomterna blir betydande och inskränka på privatlivet då de nya huskropparna kommer nära befintliga byggnader (ca 20 meter och 6 våningar samt ytterligare utrustning på taken om 1,5 meter). Placeringen av huskropparna i befintligt radhusområde har tagit god hänsyn till detta för att ge minimal insyn i respektive hus.
7. Dagsljuset och solljuset kommer att bli begränsat för befintlig och ny byggnation. Placeringen i befintligt radhusområde och byggnation i Bredäng generellt har tagit god hänsyn till detta för att ge maximalt dagsljus.
8. Investeringar i solceller har gjorts i ett antal fastigheter. Dessa kommer att få en väsentlig lägre verkningsgrad.
9. En studie för ökad belastning på befintlig infrastruktur i området saknas. Detta gäller befintlig tunnelbana, elförbrukning, bussar och bilar.
10. Trafiksituationen på Tankebyggarbacken blir ohållbar med ca 27 stycken nya lägenheter med bilar. Redan idag har området Bredäng för få parkeringsmöjligheter och Järnbärvägen är idag full med parkerade bilar samt att på Tankebyggarbacken får man inte parkera i gatan. Enligt information på samråd i Skärholmen ska det finnas 0,4 parkeringar per lägenhet tillgängliga för de planerade huskropparna. Enligt en av Avd Miljö och teknik, Exploateringskontoret, Stockholms stad beställd utredning genomförd av Thyréns med diarienummer 2015-15389 bör antalet parkeringsplatser vara 0,45 – 0,47 parkeringar per lägenhet. Verkligheten ser dock annorlunda ut idag då flera hushåll har mer än en bil då arbetet ofta kräver det. Det saknas idag underlag för det underjordiska garaget som presenterar hur in- och utfarter ska hanteras.
11. De ritningar och modeller som har redovisats är felaktiga avseende avstånd och höjd i relation till sin omgivning. Detta påpekades på samrådet i Skärholmens bibliotek 2023-03-13. Den extra utrustningen på taket i de nya husen på ca 1,5 meter finns inte med samt att befintliga takhöjningar i radhusområdet inte är representerade.

12. Tankebyggarbacken är idag en återvändsgata och en eventuell evakuering om tex brand skulle uppstå kommer att försvåras med ytterligare bilar och boende. Det saknas idag underlag i samrådet hur det ska hanteras.

13. En sammanhållen bild för Bredängs utveckling saknas idag. Vi har svårt att förstå hur det är tänkt och hur byggnationer i området planeras. Innan fler byggnationer planeras bör detta sammanfattas och presenteras för boende och andra som påverkas.

Ytterligare frågeställningar:

1. Hur har den demokratiska processen gått till?

1. Vi saknar idag möjlighet att komma åt berörd dokumentation som beskriver detaljplanen på www.etjanst.stockholm.se på diarienummer 2021-14726.
2. Alla berörda av kommande byggnation har inte blivit inbjudna vilket togs upp på samordningsmötet i Skärholmen 2023-03-13.
3. Detaljplanen har utökats från att bara gälla Järnbärrvägen (rubricerat) till att också inkludera Tankebyggarbacken. När skedde det och hur informerades det?
4. Samrådet sker en måndagskväll mellan 16.30 och 19.00 i Skärholmens bibliotek. Detta innebär att många berörda inte har möjlighet att närvara. Varför finns det inte fler tillfällen samt att det även finns i Bredängs bibliotek? Vill ni inte ha samråd med berörda parter? Vi upplever att det finns en dold agenda.
5. Ritningar och modeller som presenterades på samrådet representerade inte verkligheten och stämde inte överens både avseende avstånd och höjd. Dessutom representerades inte tilläggen på de nya huskropparna (+1,5 meter) samt de tillbyggnaderna som finns på befintliga radhus. Kommer de att korrigeras?
6. Bemötande av ansvarig kvinna på mötet upplevdes som aggressivt och förminskande av oss. Vi fick inte framföra våra synpunkter och snästes av. Ska det vara så?

2. Under byggtiden:

1. Hur kommer byggtrafiken att hanteras?
2. Hur kommer sprängningarna att hanteras?
3. I samfälligheten Augustibröderna har det förekommit ras bland annat i det område som de nya husen är tänkt att byggas. Kombinationen av befintligt berg och tillagd sprängsten kommer att påverka befintliga och nya byggnaderna. Hur ser planen ut för att hantera rasrisken?

4. Vems försäkringsbolag står för kostnaderna vid skador på husen?
5. Tillåts sprängning så nära spårområdet till tunnelbanan?
6. Vems försäkringsbolag står för skador på Samfällighetens egendom så som el, vatten, fiber och avlopp?
7. Hur kommer vattenavrinningen i området hanteras under byggtiden?

3. Efter byggtiden:

1. Vad kommer prestandan för laddstolparna till elbilar att vara? Kommer de som laddar behöva stå hela natten?
2. Vilka hyresgäster kommer att flytta in i kommande hus? Det har stor bäring på tex antalet bilar. En förutsättning att få ett hyreskontrakt idag är att du har en anställning. I många anställningar idag tillkommer ytterligare en bil. Finns det med i beräkningarna med 0,4 bilar / lägenhet?
3. Hur kommer vattenavrinningen i området hanteras efter byggtiden? Dokumentation om detta saknas underlagen som beskriver detaljplanen.
4. Hur kommer den ökade brandrisk med elbilar i ett garage samt evakueringsvägar från området då det är en återvändsgränd?
5. Hur kommer samfällighetens egendom att skyddas? Så som lekpark, parkeringar, befintliga tomtgränser, sopstationer och kabel-TV samt internet via fiber som går där ett av de nya husen är placerade.
6. I dag har fler radhusägare investerat i solceller på taken då läget för soltimmar är gynnsamt. Med de höga husen kommer det gynnsamma läget att utebli. Fler radhusägare har planer på att bidra till fossilfritt elanvändande genom att investera i solceller. Det gynnsamma läget försvinner då de planerade huskropparna skymmer solen. Hur kommer dessa radhusägare att kompenseras?
7. Vi saknar beräkningar på hur flödet av människor och bilar kommer att röra sig i området i stort i relation till befintlig infrastruktur. Kommer det att presenteras?

Vi ser fram emot att få förtydligande av våra frågeställningar ovan.

Kort 75 och 78, boende

Planerade parkeringsplatserna 6st samt en handikapparkering angränsar till våran tomtgräns vid Tankebyggarbacken, de är alltför nära. Avsatsen, gården med planerade bänkar, grillplats, trappa angränsar dikt mot våran tomt, det är total katastrof, vi kommer att ha folk springande på tomten samt att de kommer att få direkt insyn i vårat hus samt tomt. Insyn till hela längans bakgårdar.

Varför är inte hela det paketet med parkeringen, gård, trappor planerad på höger sida om lamellhuset på Tankebyggarbacken, vänster sida sett ner från Järnbärvägen. Och med infart från Järnbärvägen. Mellan huset och garagelängorna på Tankebyggarbackens stora parkering. Där stör det ingen och kan kopplas ihop med befintlig gångväg.

Hur ska trafik samt parkeringsproblemet lösas på Tankebyggarbacken, när det börjas parkera på våra parkeringar samt efter vägen. Redan nu finns det allt för lite parkering för befintliga boende på Tankebyggarbacken .

Lamellhuset längst in på Järnbärvägen är också för nära våran radhuslänga på Tankebyggarbacken 82-96.

Dom kommer att få full insyn rakt in i våra hus samt bakgård. Bakgårdarna, bottenplan, mellanplan kommer dom att se rakt in i från deras fönster. Är det mening att vi skall leva med fördragna gardiner resten av livet.

Lamellhuset på Tankebyggarbacken är det samma sak med, för nära radhuslängan Tankebyggarbacken 101-113. Dom kommer att ha full insyn i deras hus.

Värdeminskningen på våra hus, hur löses detta.

Insyn, husen allt för nära Tankebyggarbacken.

Trafik samt parkeringsproblem när Tankebyggarbacken börjar utnyttjas.

Planering av huset på Tankebyggarbacken med placering av gård, trappor, parkering samt ingång är helt felplanerad.

Logistik samt byggtrafikproblem på Tankebyggarbacken när det börjas byggas.

Problem efter sprängning, husen är putsade direkt på betong utan armering. Hur kommer befintliga radhus att påverkas.

Skogsområdet med stort naturvärde och hackspett, grävling och rödrev hur påverkas det.

Solljuset och dagsljuset kommer att påverkas för radhusen.

Tankebyggarbacken kommer att bli till problem område med dessa tre lamellhus.

Kort 91, boende

Jag bor här uppe på Tankebyggarbacken med min familj och detta är ett jättetryggt och fint område med mestadels pensionärer och barnfamiljer. Redan som det är åker unga killar upp med sina bilar och ställer sig utanför våra radhus sent på kvällen eller rör sig runt våra garage och tasslar. Det känns redan osäkert som det är, på nivån att polisen kontrollerar området. För några år sedan byggde ni tyvärr en lägenhet framför tågstationen på ången som tidigare har använts till roliga aktiviteter till barn på sommaren. Vi tycker verkligen att det räcker med den. Det är redan väldigt tajt byggt i detta område och lägenheterna vid järnbärvägen står tillräckligt nära. Snälla lyssna på oss denna gång. Det känns verkligen inte tryggt att ni ska bygga de lägenheterna. Jag hoppas att flera i områden hör av sig till er så att ni vill lyssna på oss. Det kommer bli för trång bebott, mer än det redan är. Jag vill vara helt anonym i min åsikt men jag lovar att alla på både Tankebyggarbacken och Järnbärvägen hade hållit med mig. Tack för att ni lyssnar på oss!

Kort 89, boende

Jag bestrider förslaget.

Huset som skall byggas utmed Tankebyggarbacken kan påverka våra kabeldragningar utmed gatan för både Telia och Tele 2.

- Insyn både på nuvarande radhus och nybyggda hyreshus – detta är en stor fråga för oss boende på Tankebyggarbacken. Jag som bor uppe på berget, även jag kommer få problem med insynen. Och det vill jag verkligen inte acceptera. Tänk om

- I tidningen Mitti läser jag att "arkitekturen" ska smälta in i området. Om man bygger ett trevånings alt sex våningshushöghus mitti i ett radhusområde – hur kan det smälta in??

- I slänten har det också varje vår kommit hökar och hackspettar som har häckat där. Viktig natur- och miljöupplevelser kommer försvinna! Vilket också stadsbyggnadskontoret själva påpekar.

- Samfällighetsföreningen har lagt ner mycket jobb på våra parkeringar som andra närboende också har brukat. Vi upplever nu att det endast är samfällighetsföreningens boenden som nu använder dessa parkeringar. Vi vill inte att andra som inte bor i vår samfällighet skall ha tillgång till våra parkeringsplatser. De är redan för få. Möjligen att Trafikkontoret kan tillåta att bilar får parkera utmed Tankebyggarbacken som de gör nu utmed Järnbärvägen.

- På en av garagelängorna som är på stora garageplanen så har samfällighetsföreningen tvingats gå in och staga upp ytterkantsgaraget. Det kommer troligen börja glida igen om det ska byggas höghus där utmed Järnbärvägen.

Husen vid Tankebyggarbacken 82-96 vilka ligger utmed slänten kan komma få problem med insyn och kanske också problem med sina fastigheter då de kan komma på glid. Det har förekommit att slänten till en av fastigheter rasat.

I övrigt vill jag hänvisa till kort 56.

Kort 86, boende

Risken att bli utsatt för våld och gängkriminalitet vid flytt till sk utsatta områden, som i vårt fall, till Bredäng, är större än vid många andra områden i Storstockholm.

För tre år sedan uppfördes ett hyreshus om 8-10 våningar nära tunnelbanan, likaså nära Tankebyggarbacken. Det är förvisso bra att det finns bostäder, men mängden och placeringen? På omvägar har vi erfart att det planeras ytterligare nya byggprojekt, varav tre hyreshus med 60 lägenheter på vår sida av Järnbärvägen med risk för att våra nio små radhus vid Tankebyggarbacken 80 - 96, ska bli helt överskuggade av den nya byggnationen, för att inte tala om förtätning, parkeringsproblem, förstörelse av skog, reducering av biologisk mångfald, osv. I planen finns inga lekplatser eller övrig infrastruktur inplanerade. De nya hyreshusen kommer för övrigt i skuggan av redan befintlig hyresfastighet på Järnbärvägens östra eller motstående sida. Inga fler parkeringsplatser finns eller kan planeras i området. Endast ett par våningar upp i det planerade nybygget, kommer samtliga lägenheter att ha full insyn i våra små radhus, liksom över våra små, intima tomter och trädgårdar. Skogen, som hittills utgjort ett gott skydd mot ljudföroreningen från tunnelbanan, och mot de hyreshus som redan finns på andra sidan av Järnbärvägen, kommer att huggas bort, enligt den nya planen.

Ytterligare åtta byggprojekt planeras i Bredäng som redan har ett 30-tal stora hyreshus. Trängseln vid Bredängs centrum är redan påfallande, jämfört med exempelvis närliggande Mälarhöjden, för att inte tala om Täby, Danderyd och Djursholm, - platser där myndigheten tycks vara mer lyhörd för medborgarnas åsikter om bebyggelse mm. Varför är det så i en demokrati? Bredäng tillhör ett utsatt område. Kan de problem som impliceras härvidlag, byggas bort genom fortsatt förtätning? Svaret är nej. Är det enklare för myndigheten att avgöra och besluta om t.ex. förtätad byggnation av hyreshus i sk utsatta områden? Rinkeby och andra liknande områden är numera föremål för avflyttning och rivning av bostäder och sk miljonprogram. Ska Bredäng vandra samma väg? Vi som ännu bebor radhusen vid Februaribröderna 9, protesterar härmed starkt mot idé och ev. beslutet om nyproduktion av hyreshus vid Järnbärvägen i Bredäng.

Vi bestrider starkt denna odemokratiska plan.

Kort 85, 2 boende

Vi bestrider bygget!

Det planerade huset mitt emot radhusen ger:

1. Risk för insyn.
2. Risk för värdeminskning av våra radhus.
3. Risk för mer skugga på våra trädgårdar.
4. Risk för att hackspettar och ekorrar som finns i skogsområdet, skulle försvinna.

Angående huset vid Tankebyggarbacken.

Är alldeles för nära radhusen, det blir mera bilar på gatan, och då är det risk för trängsel och olyckor.

Risk för att våra parkeringsplatser utnyttjas.

Risk för att våra lekplatser utnyttjas. Som vi i vår förening betalar!

Risk för att vår sophantering utnyttjas. Som vi i vår förening betalar för.

Skulle bli dålig framkomlighet för oss bor här, med all trafik med tunga lastbilar och all schaktning av sten med mera?

Kort 99, boende

1-Arkitektonisk idé, topografi, terräng, årsringar. Sänk höjden på huset och passa in i befintlig bebyggelse.



Radhusen på Tankebyggarbacken, husen följer topografin och är max i två våningar.

Radhusområdet på Tankebyggarbacken följer bergets topografi, det kuperade områdets form på ett organiskt sätt. Det är det som ger området sin karaktär, charm och gör det till ett arkitektoniskt värdefullt och trivsamt område. Bebyggelsen är i två våningar.

Förslag: Sänk alla husens höjd med ett våningsplan så att det följer terrängens lutning och den arkitektoniska idén i radhusområdet med en höjd på 2 våningar över marknivå, så att de passar in i områdets årsringar, på sidan mot Tankebyggarbacken. Det skulle även lösa en rad andra problem med den nya bebyggelsen. Den bebyggda andelen av kvartersmarken är hög i detta projekt. Det är mycket begränsat med gårdsyta och svårt att få plats med miljöer för utevistelse och parkeringsplatser i den kuperade terrängen. Detta problem skulle till viss del lösas om man minskade antalet lägenheter genom att sänka husen en våning.

Det kommer också troligen bli ett problem och krävas dyra tekniska investeringar för att lösa dagvattenhanteringen på den begränsade kvartersytan om man tar bort naturlig skogsmiljö och

asfalterar för parkeringsplatser. Enligt PBL är parkering lägre prioriterat än gårdsytor, och en minskning av antalet våningsplan skulle kunna lösa en del av den problematiken.

2-Behåll den arkitektoniska tanken med området att bebyggelsen med grönområden och träd mellan husen till förmån för utsikt, rekreation, välmående. Placera parkering på gatan som redan är asfalterad.

Grönområden och träd är viktigt för rekreation, välmående, insynsskydd, luftkvalitet och djurliv. De är även en stor del av den arkitektoniska idén med hur hela Bredäng är bebyggt. Träd och grönområden är även viktiga skydd vid värmeböljor, träd ger skugga och behåller fukten i jorden. Grönområden och skogspartier har också ett viktigt naturvärde, ett värde i sig själv. I ert förslag räknar ni med att våra tomter skall utgöra den gröna lungan och bidra till luft och ljusinsläpp mellan husen. Kommunen bör istället ta ansvar för att behålla grönområden mellan befintlig bebyggelse och huskropparna på samma sätt som ni gör mellan de nybyggda husen. Detta kan ske t ex genom att minska huskroppens storlek, flytta huskroppen längre ned mot parkeringen. Ett förslag skulle vara att gårdsyta placeras på annan plats, förslagsvis på sidan mot skogen, så att det går att behålla grönområden mellan de nybyggda husen och befintlig bebyggelse.

3-fyra till fem meter hög betongmur i direkt anslutning till bostad på Tankebyggarbacken 82

Den 4 meter hög betongmur + 1,1 meter högt räcke dvs totalt 5,1 meter hög mur i direkt anslutning till tomtgränsen innebär en betydande olägenhet för bostaden på Tankebyggarbacken 82.

Detta bör helt strykas ur förslaget. Denna 4-7 meter höga mur (i skogspartiet 6 m+1,1 m) medför också en förvanskning av miljön i området och av stads- och landskapsbilden, med tanke på det som beskrivs i punkt 1.

Tar man bort detta förslag skulle man också undvika att spränga bort bergknallen som annars är förstörd för 100 000-tals år framåt, och kunna behålla träden som finns på platsen. Detta gynnar både de befintliga bostäderna men också de nya bostadsinnehavarna att det finns träd och natur mellan husen och inte bara parkeringsplatser, vilket ger en dyster boendemiljö.

Förslag: Behåll grönområdet mellan husen på TBB. Placera parkering i form av gatuparkering, en yta som redan är asfalterad. Terrassen ser ut att vara anpassad till terrängen, så den kan man eventuellt behålla.

4. Flytta huset för att förbättra utsikt, ljus, luft, välmående för de boende.

Många av oss som bor i området skulle aldrig valt att flytta till ett nybyggt område, där man ser rakt in i grannens kök eller sovrum då man tittar ut genom fönstret och aldrig får se solen, himlen eller träd på grund av att det är alltför tätt bebyggt. Charmen och kvaliteterna med Bredäng är att man passerar grönområde på väg till tunnelbana och att det finns grönområden och träd mellan husen. I detta förslag räknar man med att tomtyta på Tankebyggarbacken 101 samt 82 skall utgöra de grönområdena.

Det finns möjlighet att undvika alltför tät bebyggelse och att bevara utsikt, grönt mellan bostäderna. Ett förslag är att man placerar huset längre ner så att kommunens mark får utgöra det grönområdet. Ett annat alternativ är att göra det mindre, så att det inte hamnar lika nära befintliga tomtgränser, utan att det finns grönområde som är kommunens mark emellan. Det skulle göra att de nya hyresgästerna gagnas, både ljusinsläppet och utsikt mot fritt grönområde i 3 riktningar. Detta självfallet så absolut långt det är möjligt utan att påverka elkabel, alternativt att man flyttar elkabeln för att den nya bebyggelsen skall kunna bli så optimal som möjligt. Våra garage störs inte av att få sin utsikt påverkad och där finns redan ett skogsparti mellan vår mark och kommunens.

5. Lekplatser

Tre lekplatser med ny lekutrustning finns på området som tillhör radhusens samfällighet. Jag ser att det inte finns någon lekplats inritad vid det nya huset. Givetvis vill vi inte hindra några barn från att leka på våra 3 lekplatser utan önskar istället stöd för fler investeringar av lekutrustning samt upprustningar och besiktningar som krävs för att underhålla dem.

6. Fel i handlingarna - Huset är 5 eller 6 våningar

Huset på tankebyggarbacken ser i handlingarna ut att vara 5 våningar i sidovy, och visualiseringsskisser medan det i plankartan har 6 våningar. Detta bör korrigeras så att förslaget håller ihop.

7. Markarbete och dagvattenhantering

Min farhåga är också att byggfirman kommer bete sig på ett liknande sätt som med det vita nybyggda huset i centrum där marken är förstörd för all framtid på grund av arbete med tunga maskiner. I ert skissförslag ser det ut att finnas träd bevarade, men om dessa tunga maskiner skall in i det stupet befarar jag att de inte lyckas hålla detta, samt att det kan bli ett stort problem med dagvattenhantering vid samtliga hus.

Kort 102, boende

Jag är starkt emot planerna på att bygga tre höghus mellan våra hus och Järnbärvägen. Detta planförslag kommer att ha en direkt påverkan på våra liv och vårt hem. Jag vill härmed framföra våra argument för att stoppa detta märkliga planförslag.

Avskärmning och integritet: Höghusen kommer att byggas mycket nära flera tomtgränser och därmed ta ifrån oss vår integritet och insynsskydd. Våra trädgårdar kommer att skuggas och vi kommer att känna oss avskärmade från omvärlden. Istället för att se himmel och ekar kommer vi att se direkt in lägenheter och de som bor där kommer samtidigt att se rätt in i våra radhus. Detta kommer att ha en direkt negativ påverkan på vår livskvalitet och vår trivsel i hemmet.

Buller och otrygghet: Höghusen kommer att leda till ökad trafik och bullernivå i området. Att ett av husen kommer att ha utgång på Tankebyggarbacken är inte önskvärt. Inte heller att vi kommer att få parkeringsplatser i direkt anslutning till en radhustomt är lämpligt. Vi är också oroade över att höghusen kan locka till sig personer som inte bor i området, vilket kan öka otryggheten och hota vår säkerhet. Dessutom kommer byggtiden på omkring 18 månader att direkt påverka vår livskvalitet och hälsa med mycket buller, damm och trafik.

Påverkan på barn: Ingen lekplats är planerad för barnen i de nya höghusen utan de kommer att behöva korsa Järnbärvägen för att komma till en lekplats. Bredäng har tidigare utmärkt sig som en förort där man prioriterar barnens säkerhet, exempelvis genom trafikseparering. Dessutom har vi på Tankebyggarbacken nyligen själva bekostat en dyr upprustning av lekplatserna inom vår samfällighet som inte är menat för barn som inte bor här.

Brist på behov: Jag tror inte att det finns tillräckligt med efterfrågan på bostäder i höghus i området för att rättfärdiga denna typ av utveckling. Dessa höghus är tänkta att byggas mellan en bergvägg och höghus. Jag förstår att det finns en önskan att utveckla området, men tror inte att detta planförslag är rätt lösning. Betalningsförmågan för nya lägenheter i Bredäng är en viktig faktor att ta hänsyn till, eftersom många människor inte kommer att ha råd att bo i de nya höghusen. Det finns en risk att de som kommer att flytta in är de som får hyran betald av det allmänna vilket sällan brukar leda till ökad trygghet.

Dessutom undrar jag hur ni tänker kring kollektivtrafiken där det redan nu är trångt på tunnelbanan och bussar. Likaså är det väldigt

svårt att få tid på vårdcentralen, hur tänker ni kring vård, skola och omsorg när det byggs fler bostäder?

Jag vädjar till er att ta hänsyn till dessa argument och stoppa planerna på att bygga höghusen.

Kort 94, boende

Förslaget är som en skrivbordsprodukt utan lokal verklighetsförankring. En genomläsning av Förslaget visar vidare att det innehåller rena faktafel och missvisande eller motsägelsefulla framställningar. På det samrådsmöte som hölls på 13 framkom dessutom att boende på Järnbärarvägen inte hade bjudits in till sagda möte genom utskick såsom skedde för boende på Tankebyggarbacken. På samrådet erkändes det att Järnbärarvägen idag är något av ett problemområde och stort fokus låg på att Förslaget ska bygga bort otrygghet. Av de anledningar som redovisas nedan är det högst osannolikt att denna målsättning kan realiseras med projektet. Tvärtom är det mer sannolikt att det ger upphov till fler problem och minskat fastighetsvärde för de i närområdet har arbetat sig upp i den socioekonomiska kedjan och köpt sin egen bostad på Järnbärarvägen och Tankebyggarbacken.

Lokal påverkan

Enligt 2 kap. 9 § plan och bygglagen (PBL) får planläggning av mark- och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvatten eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Avgöranden från Högsta domstolen (HD) och Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) ger vägledning för av begreppet betydande olägenhet, ex v kan insyn och skuggning utgöra betydande olägenhet.

Kvarteren på Tankebyggarbacken präglas av småskalig bebyggelse med radhus i två våningar. I väster kommer den nya bebyggelsen att gränsa mot de existerande fyra skivhusen på Järnbärarvägen. Två av dessa skivhus består idag av nästan uteslutande bostadsrätter.

Förslaget beskriver inte hur hög den planerade bebyggelsen kommer att bli eller hur stor yta av planområdet som huskropparna kommer att uppta på ett sätt som gör informationen lättillgänglig. Detta går stick i stäv med ett av de mål som anges för stadsutvecklingen i Skärholmen, nämligen att det lokala perspektivet är nyckeln och att stadsutvecklingen ska ske i dialog med Skärholmsborna. Utöver den solstudier som utförts innehåller Förslaget vidare ingen konkret analys eller information om hur den

planerade bebyggelsen kommer att påverka befintlig bebyggelse. Det är dock tydligt att den nya bebyggelsen kommer att betyda påtaglig insyn både för radhusen på Tankebyggarbacken och för skivhusen på Järnbärvägen.

Lamellhusen som planeras längs vägkanten på Järnbärvägen kommer uppskattningsvis att ligga mellan 14 och 25 meter från de existerande skivhusen. Detta beskrivs i förslaget som att Järnbärvägen blir en mer ”omhändertagande lokalgata”. I praktiken innebär detta dock en smal gata på 7.5 meter med höghus på endera sidan och en nybebyggelse som för de existerande hyres och bostadsrätterna på Järnbärvägen kommer att medföra påtaglig insyn. Högst sannolikt kommer detta att påverka fastighetsvärdet på bostadsrätterna som idag säljs under beskrivningen ”ogenerat läge”. Detta förslag ska jämföras med den ursprungliga stadsplanen för Bredäng där skivhus i Bredäng placerades med ca 50 meters avstånd från varandra för att skapa ljusa och luftiga förhållanden.

Vad gäller Tankebyggarbacken, kommer främst det norra och det mittersta huset påverka den existerande bebyggelsen. Det norra huset kommer att ligga på ca 12 till 20 meters avstånd från radhusen i kvarter Februaribröderna. Lägenheterna på de högre våningarna i det norra huset kommer att ha direkt insyn mot både uteplats och bostad för dessa radhus. Det råder ingen tvekan om att detta kommer att påverka fastighetsvärdet i allra högsta grad.

Det mittersta huset som kommer att ligga i direkt anslutning till Tankebyggarbacken med entré både mot Järnbärvägen och Tankebyggarbacken kommer vidare att ha parkeringsplats och sopstation i direkt anslutning till tomten för Tankebyggarbacken 82 och skjuta upp med tre våningar över Tankebyggarbacken. Detta kommer att oåterkalleligt ändra den småskaliga karaktären på området och ge upphov till påtaglig insyn för både Tankebyggarbacken 82 och de radhus som ligger tvärsöver gatan från det planerade huset, dvs Tankebyggarbacken 101, 103 med flera. Bostadsområdet på Tankebyggarbacken är synnerligen väl sammanhållet och präglas av en tydlig gestaltningssidé som inte är av storskalig karaktär som i centrala Stockholm. Området är inte heller så centralt beläget att de boende har haft att räkna med att det skulle uppföras en så pass hög byggnad så pass nära befintlig byggnation.

Det ska här även noteras att utveckling av gruppbyggda småhusområden i Bredäng, vilket inbegriper kvarteren runt Tankebyggarbacken, ska ske varsamt i enlighet med Varsam

utveckling av småhus och villaområden, Strategi och vägledning. Detta dokument måste vi som fastighetsägare på Tankebyggarbacken specifikt beakta vid renovering av våra individuella fastigheter. Det är vår förväntan att även stadsbyggnadsnämnden gör det vid sitt beslutstagande.

Bebyggelsen i Bredäng har fram till den nya exploateringsvågen hållits stramt enhetlig med grupper av skivhus med åtta våningar runt centrum. Utanför åttavåningshusen följer en ring av trevåningshus och ytterst tvåvåningshus och villor. I dokumentet Beskrivning till förslag till generalplan för Sättra egendom inom stadsdelen Sättra i Stockholm, Pl. 5009A skriver Sven Lundberg och Josef Stäck att "[vissa arkitektoniska och miljömässiga egenskaper hos en framtida stadsbebyggelse grundlägges och avgöres redan i generalplanen. Dit hör den allmänna karaktär, som bebyggelsen får genom den föreslagna tätheten. Andra egenskaper som t. ex. växlingen mellan bebyggda områden och friytor, mellan hög och lågbebyggelse är miljömässigt viktiga därför att de ofta kan direkt uppfattas från de utsiktspunkter som terräng och höghus erbjuder." Förslaget går tvärs emot dessa fundamentala principer för Bredäng. Enligt Förslaget ska bebyggelsegrupperna byggas ihop och den gröna ytan mellan skivhusen kommer att till stor del försvinna. För mig framstår det som klart och tydligt att man inte har tagit hänsyn till Bredängs unika karaktär när man har tagit fram Förslaget.

Slutligen i denna del, enligt Förslaget ska en tillkommande allmän trappa förbättra möjligheten att röra sig mellan bostadsområden på Järnbärvägen och Tankebyggarbacken. Förslaget tar dock inte upp hur trappan, parkering och den nya entrén till ett flerfamiljshus på Tankebyggarbacken kommer att påverka Tankebyggarbackens gemensamhetsutrymmen som underhålls och bekostas av Tankebyggarbackens samfällighetsförening. Dessa utrymmen inkluderar lekpark, parkeringsplatser och sopstationer. Inte heller står det beskrivet hur den ökande trafiken på Tankebyggarbacken kommer att påverka de hus som ligger längs gatan och trafiksäkerheten för barnen i området.

Oattraktivt läge gör det övergripande mål att stärka stadskvalitéer och social hållbarhet osannolikt

Området är ett kuperat grönområde, en brant, stenig och mörk slänt. Marknivån är nära 20 meter från Tankebyggarbacken till Järnbärvägen och marken består av huvudsakligen morän och ytnära berg och är skuggig och fuktig. Planområdet utgör inte ett attraktivt läge för bostäder. I samband med detta noteras att inget av de tre planerade husen, i motsats till de hus som nyligen uppförts på

Ålgrytevägen med utsikt över Mälaren, är bostadsrätter. Alla är hyresrätter. Om meningen med den nya bebyggelsen är att bidra till ett mer omhändertaget och tryggt stadsrum längs Järnbärvägen, skulle jag vilja ha svar på varför man anser att detta område inte lämpar sig för bostadsrätter. Man talar ofta om att bostadsrätter bidrar till att boende investerar i sitt närområde.

Solstudien som visar de planerade husens skuggning på befintlig bebyggelse. Den visar dock inte hur mycket dagsljus de planerade bostäderna kommer att ha när husen är färdigställda. Alla tre hus, men främst hus 2, kommer att vätta mot en brant slänt mot Tankebyggarbacken. Vidare, och till skillnad från övriga skivhus i Bredäng som i enlighet med idén om hus i park ligger med 50 meters mellanrum, kommer hus 1 och 3 av de planerade husen, som ovan noterats, endast ligga på mellan ca 15 och 25 meters avstånd från de befintliga skivhusen på Järnbärvägen.

Enligt Boverkets ”Solklart...att lämna företräde för sol” är de samhällsekonomiska konsekvenserna av dålig miljö gigantiska. Vad gäller den planerade bebyggelsen står det i Förslaget, s. 21 ” att det flesta lägenheter får ljus från två håll”. Jag noterar alltså att inte alla lägenheter kommer att få ljus från två håll. Jag skulle vilja veta hur man har säkerställt att de planerade lägenheterna kommer att ha dagsljus i enlighet med Boverkets rekommendationer. Enligt uppgift på samrådsmötet har ingen sådan solstudie gjorts. Det kan tilläggas att de balkonger som planeras, och enligt Förslaget s. 21, ska placeras framförallt på gavlarna, kommer att vätta i sydlig eller nordlig riktning. De balkonger som vetter mot norr kommer att helt ligga i skugga under största delen av dagen.

Det oattraktiva läget på den nya bebyggelsen kommer med stor sannolikhet leda till att endast de med begränsad valmöjlighet kommer att söka sig dit. Sammantaget med den lokala påverkan är det osannolikt att målet att stärka stadskvalitéer och social hållbarhet skulle förverkligas. Tvärtom är det större sannolikhet att miljön på Järnbärvägen försämras med mindre grönområde för de som redan bor där, lägenheter med insyn, mer temporära hyresgäster (fler smålägenheter ska nu byggas än vad som ursprungligen var tänkt, från 60 lägenheter till 80), mer husskugga på ett redan skuggigt område.

Felaktigheter eller motsägelsefulla framställningar i Förslaget
Naturvärdet på grönområdet som är idag är bemärkt park är hög med ekar och andra ädellövträd. (Det kan här nämnas att senast våren 2022 gjorde Stockholms stad en större gallring för att förbättra förutsättningarna för den historiska ekmiljön). Fågellivet

är rikt. Å ena sidan anger Förslaget att den nya bebyggelsen ska varsamt placeras i terrängen och så mycket som möjligt att naturparken ska bevaras. Å andra sidan står det att den branta naturen innebär att alla former av förändringar i marknivå innebär ökad risk för ras och för att träd under mittersta huset kommer att påverkas. I vissa delar av förslaget anges att vissa träd som inte kommer att tas ned. I summeringen står det att ett träd kommer att behövas tas bort för att ge plats till ny bebyggelse. Som en sido-not här, tar förslaget inte alls upp hur eventuella ras skulle påverka bebyggelsen på Tankebyggarbacken.

Förslaget anger vidare att naturområdet kommer att bevaras i form av förgårdsmak eller naturpark. Med tre nya trefamiljhus på den begränsade ytan som planområdet utgör är detta inte särskilt troligt att det bevarade grönområdet kommer att utgöra mer än en traditionell höghusgård. I Bredäng har det historiskt sett inte lagts fokus på landskapsarkitektur för ny hyreslägenhetsbebyggelse och detta utgör att stort orosmoment för de närboende. Detta förstärks i och med uttalandet på sid. 37 att grönkompensation ska ske genom att staden anlägger en ny trappa mellan Tankebyggarbacken och stigen som löper genom området. Detta är rent ut sagt befängt. Det finns redan trappor, gångstig och bilväg som förbinder Tankebyggarbacken med övriga områden i Bredäng. Om en trappa ska anses som grönkompensation har man inte ägnat mycket tanke åt naturvärdena för de nu boende runt planområdet.

Förslaget innebär också att gatuparkeringen på Järnbärvägen där i dagsläget 35 till 40 bilar parkera kommer att tas bort. Det är inte projektets uppgift att lösa parkering för andra intilliggande byggnader men frågan är var alla dessa bilar ska ta vägen. Om man vill bygga ihop Bredäng med Kungens Kurva måste människor ha tillgång till bil. Det finns ingen som kan storhandla i Kungens Kurva utan bil. Förslaget anger att den nya bebyggelsen ska ha attraktiva bilpoolsplatser med när man granskar detaljerna framgår det att det kommer att finnas en bilpoolsplats på de 80 lägenheterna.

I förslaget anges vidare att den nya bebyggelsen ska ha ett rikt bottenvåningsliv för att utveckla gatulivet. När man i förslaget försöker förstå vad detta ska bestå av framkommer endast cykelverkstad.

Kort 95, boende

Förslaget nybebyggelse ska placeras i ett stråk med stort naturvärde för oss som bor vid Tankebyggarbacken. Byggområdet består av ett flertal stora träd varav många är ekar några klassade som nära jätteträd. Där finns nu ett rikt insekts- och djurliv. Många olika fågelarter. Nivåskillnaden från Tankebyggarbacken ner till

Järnbärvägen är stor. Växtligheten och trädens rötter håller på jord och sten och risk finns att det som finns ovanför rubbas i samband med eventuellt byggnation. Tankebyggarbackens samfällighetsförening har en stor parkeringsyta med garagelängor som ligger i kontakt med slänt där risk för skred finns. I den slänten finns flera ekar och andra stora träd som kommer att ta skada, till och med tas bort eftersom de inte finns utmärkta som träd som ska bevaras bakom det planerade HUS 1. Träden behöver bevaras i naturstråket även som barriär mellan eventuell ny bebyggelse och Tankebyggarbackens tomtområde. Även HUS 2 som är planerat i den brantaste slänten och är placerat längs Tankebyggarbacken inverkar på träd och växtlighet i det så kallade parkområdet med risk för att skada ekarna på sikt. Där HUS 2 planeras så har Tankebyggarbackens samfällighetsförening en av staden tillåten placerad tv.- och fiberkabel som går i rör längs staketet. Detta bör tas hänsyn till på samma sätt som elstationens ledning som går upp till Tankebyggarbacken avseende husen placering i området.

HUS 2 passar inte in längs Tankebyggarbacken med radhusbebyggelsen och inverkar för mycket gällande insyn till radhus i närheten. Det samma gäller även HUS 3 som inverkar för mycket på radhuslängan ovanför med insyn till hus och trädgård.

Tankebyggarbackens samfällighetsförening äger tomtområden som består av parkeringsplatser och garagelängor endast avsedda för hushållen där. Med 80 lägenheter så kommer det bli stora parkeringsproblem på Tankebyggarbacken. Den parkering som nu är tillåten längs Järnbärvägen försvinner vid byggnation. Fler bilar som kommer leta parkering hos oss på Tankebyggarbacken.

Marken ska byggas med hyresrätter som ska förmedlas av Bostadsförmedlingen. Hur kommer det sig att på Storstaden Bostads hemsida så kan man redan nu anmäla intresse för bostad på Järnbärvägen?

Bredäng är ett otryggt område med mycket kriminalitet och knarkförsäljning. Då är det inte lämpligt att bygga fler hyresrätter. Till hyresgäster som inte engagerar sig i sitt område som bostadsrättsinnehavare är tvungna att göra.

Detaljplanen omfattar del av Sättra 2:1 vid Järnbärvägen men nu har det tillkommit en huskropp HUS 2 som omfattar även kontakt med Tankebyggarbacken, HUS 2 som placeras i verklig otillgänglig sluttande natur. Stor inverkan blir det under byggtiden på hushållen på Tankebyggarbacken. Vem tar ansvar för eventuella skador på radhusen?

Alla tre huskroppar inverkar för mycket enligt ovan synpunkter och bör inte byggas. Jag bestrider byggplanerna.

Kort 103, 107 och 109, 5 boende

Vi motsätter oss förslaget. Som boende i Tankebyggarbackens samfällighet och på Järnbärrvägen ser vi många nackdelar med denna byggnation och väldigt få fördelar.

De planerade husen kommer att störa den naturliga avrinningen av vatten vilket kommer att leda till försämring av växtligheten samt riskera översvämningar av väg och mark. Trots planer på åtgärd av detta tror vi starkt på att den tekniska investeringen som behövs för att lösa dagvattenhanteringen blir väldigt dyr. Man behöver bara titta ca 300 meter nordost för att se ett liknande problem. Det nybyggda huset vid tunnelbanan har fortfarande, trots åtgärd, en vattensjuk gräsmatta som vid regn blir helt översvämmad. Trots en extra installerad avrinning är gångvägen och gräsmattan fortfarande täckt av en sjö av vatten vid regn.

Angående växtligheten, stadsdelen har precis investerat mycket pengar i att avverka skogen i den planerade bygglänten för att öka ekmiljöernas natur och kulturvärden. Dessa ekar är, enligt information från Stockholms stadsdelsförvaltning, en del i att återskapa gamla tiders kulturlandskap. Ekarna har stor betydelse för den biologiska mångfalden och för de kulturhistoriska värdena i området. Dessa ekar kommer då inte överleva. Att ta bort dem för att bygga nya bostäder är oacceptabelt.

För husen som planeras är parkeringsmöjligheterna kraftigt underdimensionerade. Endast ett garage i ett av husen och några parkeringsplatser utomhus runt de andra två. Var tänker man sig att alla ska parkera? Redan idag är gatuparkeringen på både Järnbärrvägen och Tankebyggarbacken full. Tankebyggarbackens samfällighet har ett antal parkeringsplatser för sina medlemmar och besökare som med säkerhet kommer att utnyttjas av dessa boenden. Detta innebär att samfällighetens boenden kommer att bli kraftigt lidande.

För boende i området, på både Tankebyggarbacken och Järnbärrvägen, kommer detta bygge innebära otroligt mycket försämringar, speciellt under byggnadsåren. I området finns otroligt mycket barn vars gång och lekmöjligheter kommer att kraftigt försämrats under denna tid. Promenadvägar till skolan och förskolan kommer att kantas av kraftig byggtrafik med stora risker för skada.

Generellt kommer trafiken och hastigheten på trafiken i området att kraftigt öka vilket är en otrolig försämring. Mängden trafik på

gatorna kommer att öka betydligt och redan idag är det många som inte håller fartbegränsningen på 30km/h. Med ökad trafik behöver kommunen göra investeringar i trafiksäkerheten. Vi behöver ett övergångsställe (kanske i höjd med Tankebyggarbacken 79) samt ordentliga farthinder så att hastigheten hålls nere.

En annan oro är att området kommer att förtätas och tappa den fina balansen mellan bebyggelse och natur som finns i dag. Att öka befolkningen i området kommer också att leda till en ökad otrygghet, trafikbelastning, och risk för nedskräpning och negativ påverkan på områdets karaktär och miljö.

Utsikten för boende på Tankebyggarbacken, och med det en del av fastighetsvärdet, kommer att kraftigt försämrats för ett flertal fastigheter.

För många av lägenheterna i dessa nybyggen kommer dagsljus att vara mycket begränsat då det kommer att skymmas av dels huset på Järnbärrvägen samt dels den naturligt kuperade terrängen.

Tankebyggarbackens samfällighet har precis investerat i tre lekplatser med ny lekutrustning. Det ser inte ut att vara någon lekplats inritad vid det nya huset. Givetvis vill vi inte hindra några barn från att leka på våra tre lekplatser utan önskar istället stöd för de investeringar/ upprustningar och besiktningar som krävs för att underhålla dem.

Gällande Sopstationer för restavfall, matavfall och tidningsinsamling; då samfällighetens medlemmar betalar per kg för sina sopor, och då dessa kärl står ett stenkast från det nya huset och är olåsta så är det rimligt att tro att mängden sopor i kärlen kommer att öka. Det är en tråkig utveckling men om det blir fallet kanske vi blir tvungna att investera i låsbara sopkärl. Denna investering bör kommunen/ byggaktören delvis bekosta.

Garage som finns ovanför hus 1 på Järnbärrvägen har sprickor i sitt betonggolv vilket kan tyda på att marken är rörlig och behöver stabiliseras innan ett bygge.

En av anledningarna för byggnationen som nämnts är att bygga bort otryggheten i bakgatan Järnbärrvägen. Vilken otrygghet? Vi som bor här känner oss mycket trygga i vårt närområde.

Ingen av hyresgästerna på Järnbärrvägen 20-34 har fått information skickad till sig. Hur rimmar detta med ett samråd för boende i området?

Med hänsyn till ovanstående bör förslaget inte genomföras över huvud taget. Det är viktigt att bevara kultur- och naturvärdena i området och ta hänsyn till säkerheten och miljön för invånarna i området.

Kort 104, 105 och 106 , 1 boende

Jag motsätter mig förslaget. Som boende i närområdet ser jag flera negativa konsekvenser av det föreslagna bygget och anser att det är viktigt att bevara kultur- och naturvärdena i området samt ta hänsyn till säkerheten och miljön för invånarna. Mina främsta argument mot förslaget är följande:

Området har ett antal 100-åriga ekar och nyligen investeringar har gjorts för att öka ekmiljöernas natur- och kulturvärden. Bygget riskerar att skada dessa värdefulla ekar och den biologiska mångfalden i området.

Ökad trafik och byggaktivitet under byggtiden innebär en risk för barn i området, med försämrade gång- och lekmöjligheter samt promenadvägar till skola och förskola kantade av byggtrafik.

Det föreslagna bygget kan leda till försämrad avrinning av vatten, vilket i sin tur kan orsaka översvämningar och skada på växtlighet. Det ifrågasätts om de tekniska investeringar som krävs för att hantera dessa problem är kostnadseffektiva.

Parkeringsmöjligheterna i planerna är underdimensionerade, vilket kommer att skapa problem för befintliga boende.

Ökad trafik kommer att kräva investeringar i trafiksäkerhet, såsom övergångsställen och farthinder, för att upprätthålla säkerheten för boende, särskilt barn.

Stabiliteten i marken där husen ska byggas är ifrågasatt, vilket kan vara en potentiell risk som behöver åtgärdas innan byggnation.

De nya bostäderna kan leda till ökad mängd sopor och kan kräva investeringar i låsbara sopkärl, som bör bekostas delvis av kommunen eller byggbolaget.

Samfälligheten har nyligen investerat i lekplatser, men inga sådana planer finns för det nya huset. Stöd efterfrågas för investeringar och underhåll av dessa gemensamma utrymmen.

Området riskerar att förlora den fina balansen mellan bebyggelse och natur som finns idag, vilket kan leda till ökad trafikbelastning, otrygghet, nedskräpning och negativ påverkan på områdets karaktär och miljö.

För många av de befintliga boende på Tankebyggarbacken kommer utsikten och därmed en del av fastighetsvärdet att försämrats av de nya byggnaderna.

Hyresgäster i närheten har inte fått information om planerna, vilket ifrågasätter hur samrådsprocessen genomförs.

Med hänsyn till ovanstående argument anser jag och många av mina grannar att förslaget bör avvisas eller omprövas. Vi uppmanar er att beakta dessa synpunkter och verka för att bevara kultur- och naturvärdena i området samt säkerheten och miljön för invånarna.

Kort 110, boende

- Övergången mellan befintliga lamellhus och radhus blir för skarp. Då Bredäng byggdes var planen och arkitektens idé öppenhet och grönområde mellan de höga husen, vilket släpper in ljus och bidrar till trivsel. De planerade husens placering är motsatsen, då de är inklämda i ett mörkt område mellan berg och höga hus.

- Trafiksituationen på Tankebyggarbacken blir ohållbar med ca 27 stycken nya lägenheter med bilar. Redan idag har området Bredäng för få parkeringsmöjligheter och Järnbärvägen är idag full med parkerade bilar samt att på Tankebyggarbacken får man inte parkera i gatan.

- Insynen i radhusen och tomterna blir betydande och inskränka på privatlivet då de nya huskropparna kommer nära befintliga byggnader (ca 20 meter och 6 våningar samt ytterliga utrustning på taken om 1,5 meter). Placeringen av huskropparna i befintligt radhusområde har tagit god hänsyn till detta för att ge minimal insyn i respektive hus

- De ritningar och modeller som har redovisats är felaktiga avseende avstånd och höjd i relation till sin omgivning.

- Skogsområdet som ska bebyggas benämns i planbeskrivningen som ett område med stora naturvärden. Området med stort naturvärde kommer starkt att påverkas av tre stycken stora huskroppar med tillhörande parkeringar, lekplats, cykelparkeringar och odlingslådor.

- Värdeinsänkningen på hela tankebyggarbacken på grund av höghusen då radhusområde känslan försvinner.

- Problem efter sprängning, hur kommer befintliga radhus att påverkas?

Övriga, ej sakägare

Kort 44, 45 och 46, 1 boende

Kort 44. I planförslaget är parkområdena ytterst skissartat beskrivna, med en beskriven ny trappa (fast på planerna finns det två trappor). Att bara bygga en eller två trappor utan att ta hand om stigen som den/de ansluter till innebär att nytillskotten ansluter estetiskt och funktionellt på ett svagt sätt till nuvarande infrastruktur. Bättre att i detta sammanhang rusta upp och permanenta den befintliga stigen så att nytillskotten och densamma bildar enhetliga promenadmöjligheter.

Kort 45. I planförslaget finns en illustrationsbild av huskropp 3 (sid 22) där det finns en trottoar framför huset. Men enligt plankartan ligger denna huskropp dikt an mot Järnbärarorden 1. Av plankartan kan man förledas att tro att det finns gångvägar här, men det gör det inte. Kommer kommunen ordna gångvägar även här på samma sätt som beskrivningen ger vid handen att ska ske vid huskropp 1 (s. 24)? Om ej, kommer anslutningen mellan huskropp 3 och befintlig bebyggelse att vara bristfällig.

Kort 46. Förslaget är fruktansvärt tråkigt. Det föreslagna området är nästintill unikt. Å ena sidan går det att se som en halvt förslummad bakgata där det tyvärr sker en hel del narkotikaförsäljning. Å andra sidan finns här en dramatisk ekbacke, som nästan är så brant att det är svårt att röra sig i området. Till det stora och nästan övervuxna ekar. Av denna miljö borde en engagerad arkitekt kunnat göra något unikt som accentuerar och tar fram istället för att släta över och minimera.

De tre huskropparna ligger längs med sluttningen vilket medför stora problem för alla lägenheter utan dem som ligger högst upp i husen. Antingen finns det ingen genomluftbarhet alls på de två undervåningarna i hus 2 men där baksidan antingen är riktat mot en brant skogsbacke, baksidan på en garagelänga, eller tomten på de radhus som finns på Februaribröderna. Framsidan på hus 1 och 3 är inte mycket bättre. Husen ligger mycket nära de befintliga skivhusen (som en gång i tiden byggdes på detta sätt för att slippa närliggande hus), så åt det hållet tittar de boende antingen in i lägenheterna, eller in på parkeringshuset/platsen vid nuvarande hus. De solkartor som medföljer beskrivningen visar inte hur det upplevs på Järnbärarvägen. Det är en mörk dal, som med dessa hus kommer bli än mörkare. Lägenheterna kommer därför inte bli populära och det lyft för området dessa hus skulle kunna ha varit, kan med stor sannolikhet utebli. Istället kommer dessa dyra och impopulära hyreslägenheter medföra en ytterligare försämring av det socioekonomiska läget av Järnbärarvägen.

Gör om det här. Köp ut den lilla stickgatan som av en outgrundlig anledning tillhör Järnbärrorden 1 istället för kommunen och ta hand om hela området från korsningen Tankebyggarbacken/-Järnbärrvägen hela vägen till tunnelbanan. Bygg en ny tunnelbanenedgång från plattformen och låt gatan fyllas av stadsradhus, både längs Järnbärrvägen och klättrandes upp på slänten. Låt former och tomter inte präglas av de tidigare formerna utan av den dramatik som naturen på denna plats påbjuder. Då kan vi tala om en ny årsring och inte om en blek kopia.

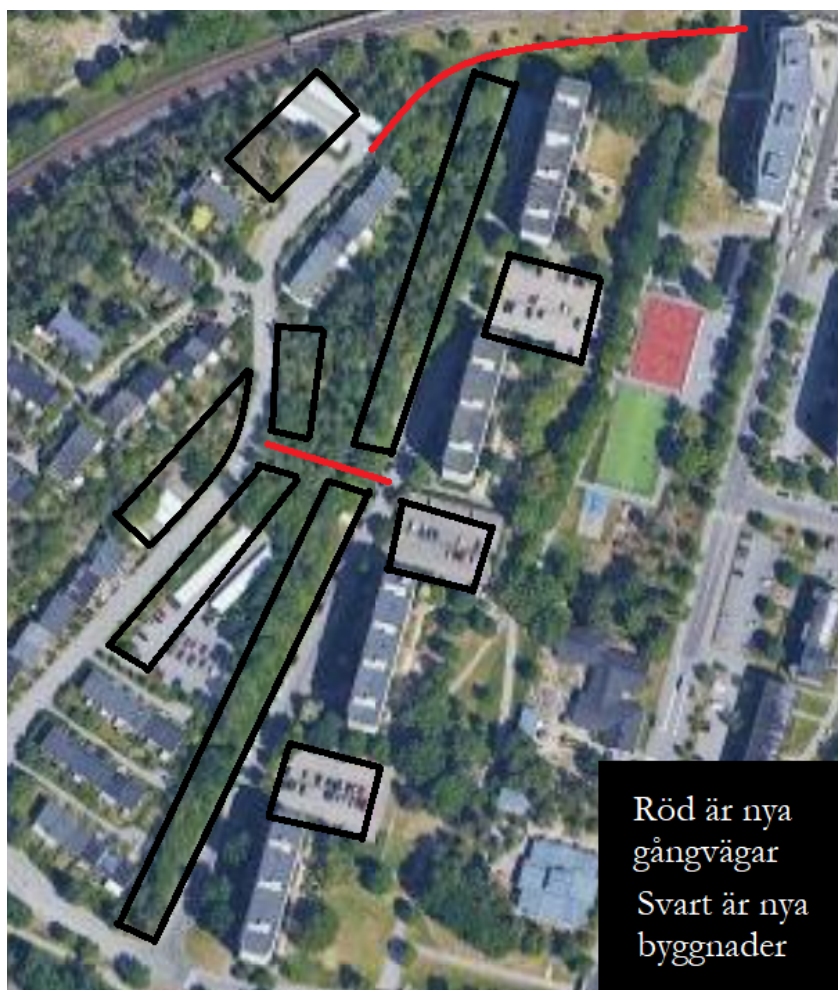
Det skulle betyda ett lyft för både Järnbärrvägen och Bredäng. Det här förslaget gör det tyvärr inte.

Kort 47, boende

Här har man lagt så mycket fokus på att det ska "smälta in" att man glömmer bort varför man bygger. Tankebyggarbacken och Järnbärrvägen upplevs just nu som otrygga bakgator och att placera ett respektive två små smalhus kommer inte att ändra något. Området behöver levande gator där det är tillräckligt mycket folk för att det ska kännas säkert och tryggt att befinna sig. Därför bör man bygga hus längs med hela gatorna och inte lämna massa död yta som aldrig någonsin kommer kunna fyllas i.

Parkeringsplatserna, även de som finns i närheten just nu, bör bli underjordiska garage så man har plats för fler bostäder. Om man sen har byggnader längs med hela gatorna så kan det bli en "innergård" på baksidan. Man skulle kunna få plats med dubbelt bostäder på samma yta. eftersom grönytorna inte används just nu så är det ingen förlust. Man kan inte värdera några träd högre än människor.se bifogad skiss som jag har bifogat.

Eftersom Stockholms stad äger marken hade man också kunnat dela upp marken i många små tomter så att även små byggföretag kan få bygga och man kan få mer variation i området. Man behöver inte att allting ska "passa in i området". Om man bygger det som föreslås här kommer man om 100 år inte bry sig, det kommer bara vara lika tråkigt som resten av området (Bredäng är tyvärr inte så populärt, vare sig för arkitektur heller någon annan anledning). Om man istället gör "infill" projekt som faktiskt lyfter området med bra design som skapar liv och trygghet kommer man se tillbaka på 2020-talets lyckade infill. Därför väddar jag till Stadsbyggnadskontoret att göra om det här från grunden och inte slösa dyrbar mark nära en tunnelbanestation. Det behövs mer stadskaraktär i våra förorter, inte mer skivhus utplacerade i ödemark (några träd räknas inte).



Kort 61, boende

Vi är oroliga för bullernivån under byggtiden. Hur kommer ni värna om ljudnivån? Vi är även oroliga över parkeringsplatser längs Järnbärvägen som idag är redan svårt att få, båda för boende och besökare. De är gratis parkeringar och är uppskattade men de kommer att inte att få med ca 80 bilar till. Snälla stoppa projektet.

Kort 62, boende

Det behövs inte mer hyresrätter och lägenheter i Bredäng. Bredäng har flera stökiga områden och området mot Järnbärvägen känns inte tryggt. husen kommer att skymma för radhusen och grönområden försvinner.

Jag tycker att det bör byggas fler radhus i Bredäng. Brf radhus eller hyresradhus. Eller lägenheter som påminner om radhus. Det finns en stor grupp som flyttar från Bredäng då dom behöver större boende och det finns väldigt få platser med radhus/hus.

Att öka blandningen av hus i Bredäng skulle göra Bredäng till en tryggare plats. Just nu byggs radhus endast i Hägersten/Älvsjö. Jag tycker verkligen att hela Skärholmen området borde få mindre

hyresrätter och ökat andel radhus för att få en mer blandad befolkning. Hyresrätterna borde byggas i Hägersten.

Kort 63, boende

För det första ställer jag mig frågande till att det bara nämns Järnbärvägen i detaljplanen och inte Tankebyggarbacken då den i högsta grad är inblandad.

Redan idag har vi bilar som tillhör Järnbärvägen som använder våra parkeringsplatser. Det är knappt så att parkeringsplatserna räcker till de boende på Tankebyggarbacken. Det kommer att bli trafik och parkeringskaos om detta bygge genomförs eftersom det bara planeras in ett fåtal nya parkeringsplatser som absolut inte kommer att räcka. Många har både företagsbil och privat bil på Tankebyggarbacken.

Tankebyggarbackens samfällighetsförening kommer att få utökade kostnader då med mycket stor sannolikhet bygget kommer att påverka deras budget, sophämningskostnader kommer att öka då våra olika insamlingskärl står utanför dörren till nybyggnationerna.

Mindre bra med ökad trafik på denna gata med hastighetsgräns 20. Tycker personligen att det är lite tråkigt om det ska byggas på två sidor av Tankebyggarbacken, både mot Järnbärvägen och västerut i riktning mot Campingen.

Kort 69, boende

Jag bor i området bredvid föreslagen plan och har således några synpunkter.

1. Stora lägenheter. I Bredäng finns många familjer, men en brist på stora lägenheter. Vad jag kan utläsa finns ingen tillgänglig information om storleken på lägenheter, men som boende i Bredäng vill jag trycka på att hellre några färre stora lägenheter än så många små som möjligt. Med stora lägenheter menar jag minst 4 rum på 90 kvm ungefär (gärna till och med några med 5 eller fler rum).

Trångboddheten är ett problem och att möjliggöra för större familjer att få en bättre levnadssituation vore angeläget.

2. Rimliga hyror. Jag förstår att kostnaderna är stora för nybyggnation just nu, och att det påverkar hyrorna. Men kopplat till punkten ovan med en god levnadssituation för barnfamiljer önskar jag att allt som kan göras för rimligare hyror för vanligt folk görs. Jämför med de bostäderna som byggdes vid Bredäng Allé som uppfördes för några år sedan, där är hyrorna på tok för höga vilket gör att människor flyttar därifrån i snabb takt.

- En stor omsättning av boende bidrar inte till trygghet. Dessa två punkter torde stämma väl överens med Stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbart Fokus Skärholmen, jag citerar ur dokumentet här:

"Tillgången på bostäder påverkar vilka möjligheter invånarna har att välja var de vill bo och vilket liv de vill leva. Samtidigt kostar nyproducerade lägenheter ofta mycket att bo i och grupper i samhället exkluderas. Ett mer diversifierat utbud av bostadsstorlekar, typer och upplåtelseformer ger förutsättningar för större mångfald av hushåll. Stockholm ska vara en växande stad som genom sin attraktivitet lockar människor, företag och besökare från hela världen"

3. Ljuset. Det är trångt mellan bebyggelsen på båda sidor, och framförallt känns det som att ljusinsläppet för både de nya lägenheterna och för lägenheterna på Järnbärvägen kan bli lidande. Där behövs åtgärder för att säkerställa en god boendemiljö. Känns oseriöst att bilderna i projektplanen får det att framstå som ljusare än vad det är. Här krävs ett tydliggörande.

Kort 77, boende

- Övergången mellan befintliga lamellhus och radhus blir för skarp. Då Bredäng byggdes var planen och arkitektens idé öppenhet och grönområde mellan de höga husen, vilket släpper in ljus och bidrar till trivsel. De planerade husens placering är motsatsen, då de är inklämda i ett mörkt område mellan berg och höga hus.

- Tankebyggarbackens radhus blir dubbelt drabbade då byggnationer (dnr 2026- 15395) planeras på andra sidan, vilket gör att området blir helt inbyggt av höga hus i 6-15 våningar. Områdets placering uppe på ett berg med milsvid utsikt förstörs.

- En sammanhållen bild över Bredäng från Stockholms stad är otydlig och det är svårt att förstå hur det är tänkt och hur byggnationer i området planeras. Bland annat går inte berörd dokumentation för detaljplanen på www.etjanst.stockholm.se att öppna. Byggprocessen upplever vi som dold och därmed icke demokratisk.

- Fler höga hus i området bidrar till otrygghet och minskad trivsel. I dag räknas Bredäng till "ett särskilt utsatt område" och den anonymitet som fler höghus (mer än tre våningar) skapa/ gör att Bredäng blir ett än mer utsatt område.

- Det finns forskning som visar att trivsel och hur hus ser ut i ett område gör områden mer eller mindre attraktiva och trygga att bo i. En blandad bebyggelse är att föredra. Områden med höga hus med hyreslägenheter skapar otrygghet och gör att människor vill flytta från området. I Bredäng har tidigare hyreshus ombildats till bostadsrätter, vilket bidragit till att Bredäng blivit ett mer attraktivt område att flytta till. Blandningen av hyreslägenheter och bostadsrätter ökar invånarnas känsla av delaktighet och trygghet. När staden planerar att bygga fler höga hyreshus riskerar det att återigen bli ett område att bo i endast en kort period och så fort möjlighet ges kommer människor flytta härifrån. I Bredäng borde

staden komplettera med fler låga hus, radhus och villor för en blandad och mer trivsamt bebyggelse.

- Innan byggandet av fler bostäder behövs ett samlat grepp om hur det ska se ut och bli för de boende, både nya och de som redan bor i området. Infrastruktur vad gäller kollektivtrafik och transport med egen bil. På Tankebyggarbacken och Järnbärvägen saknas parkeringsplatser redan i dag och det kommer inte att bli bättre av att 80 lägenheter byggs med en planering av 0.4 bilar/lägenhet.

- Insynen till trädgård och bostad kommer att inskränka på privatlivet, då byggnaderna hamnar alltför nära befintliga hus.

- I dag har fler radhusägare investerat i solceller på taken då läget för soltimmar är gynnsamt.. Med de höga husen kommer det gynnsamma läget att utebli. Fler radhusägare har planer på att bidra till fossilfritt elanvändande genom att investera i solceller. Det gynnsamma läget försvinner då de planerade huskropparna skymmer solen.

- För en tid sedan utfördes skogsvård för att bevara olika arter i det område som bygget är tänkt. Då beskrevs området (där byggnaderna planeras) ha stora naturvärden, denna beskrivning kom från stadsbyggnadskontoret. Det är ett motsatsförhållande till vad som idag planeras i samma område. Området med de skyddade naturvärdena kommer att påverkas av hus, bilparkeringar, cykelparkeringar, odlingslådor och lekplatser.

- I samfälligheten Augustibröderna har det förekommit ras bland annat i det område som de nya husen är tänkt att byggas.

Kombinationen av befintligt berg och tillagd sprängsten kommer att påverka befintliga och nya byggnaderna, det finns inte någon synlig plan för hur rasrisken hanteras.

- Det saknas en objektsbeskrivning för det planerade underjordiska garaget och för hur eventuella och troliga sprängningar påverkar befintliga byggnader.

- Trafiksituationen på Tankebyggarbacken kommer att förändras till det negativa med ökad biltrafik och en otrygg miljö för barn som ska gå till och från sitt hus.

Kort 90, boende

Jag blir inte klok på plushöjderna i detaljplanekartan. Husen vid Järnbärvägen har en tillåten nockhöjd som är 18-20 meter över kringliggande mark. Detta förefaller helt rimligt med en våningshöjd på ca 3 meter. Huset vid Tankebyggarbacken däremot, har en tillåten nockhöjd som är 10-12 meter över kringliggande mark. Alla husen är dock angivna "6 vån". Det skulle innebära att våningshöjden i huset mot Tankebyggarbacken är i storleksordningen 2 meter. Alternativt att 3 våningar är underjordiska. Vilket gäller, eller är det ett fel på 10 meter någonstans?

Kort 88, Lars Björk, Tankebyggarbacken 129, 127 33 Skärholmen
Jag bestrider nybyggnationen av lamellhusen på Järnbärvägen
samt Tankebyggarbacken.

Kort 87, boende

Härmed bestrider jag byggande av 3 lamellhus på Järnbärvägen
och Tankebyggarbacken, Jag hänvisar till de skrivelser som flera av
mina grannar skickat in.

Kort 84 och 108, 2 boende

Jag är starkt emot detta planförslag av följande skäl:

Påverkan på naturmiljö: Byggandet av höghusen kommer att ha en negativ inverkan på miljön dels genom ytterligare fragmentisering och dels för förlust av ett grönområde och dess funktion som habitat och naturlig livsmiljö för växt- och djurliv. Jag tänker då särskilt på förlusten av flera artrika äldre ekar och vårbloommande brynträd. Jag är också oroad över den minskade grönytan i området utifrån det prognostiserade förändrade klimatet och den ökade mängden av regn och frekvens av skyfall som förutspås. Detta område med stora lutningar har en viktig roll i att fördröja dagvatten, absorbera och hantera översvämningar. Förlusten innebär också att ett element i områdets karaktär försvinner och minskar därmed möjligheten att läsa och förstå landskapets ursprungliga uppbyggnad med högre bergspartier i relation till de lägre plana strukturerna som tidigare utgjorde åkermark.

Överbelastning på infrastrukturen: Byggandet kommer att leda till en ökad belastning på den befintliga infrastrukturen i området inklusive gator, parkering och kollektivtrafik. Även om Spårväg Syd kommer trafikera närområdet (med station i Bredäng om vi har tur) och nya cykelstråk byggas så kommer trafikbuller, luftföroreningar och trängsel att öka i området. Brist på parkeringsplatser för bil kan även innebära svårigheter för äldre och personer med funktionsnedsättning som behöver komma ut från sina lägenheter eller ta emot besökare med bil. I dag är parkeringsplatserna på Järnbärvägen ofta upptagna, bland annat av besökare till Sättra IP (där det finns för få parkeringsplatser för idrottsutövare med publik), och av besökare till personer på Järnbärvägen. Med detta förslag försvinner dessa helt men det tillkommer 80 lägenheter med ett mycket lågt parkeringstal. Vart är det tänkt att dessa bilar ska ta vägen?

Påverkan på livskvalitet och integritet: Byggandet kommer att ha en negativ påverkan på livskvaliteten för de boende i de närliggande bostadsområdena. De nya husen kommer att skugga direkt dagsljus och öka insynen. Höghusen kommer att byggas mycket nära tomtgränserna på Tankebyggarbacken, där trädgårdar kommer att

skuggas och känslan av integritet minskar. Resultatet kan bli minskad livskvalitet och trivsel i hemmet (inklusive trädgården).

Brist på motiv: Det är inte klart om det finns ett verkligt behov av att bygga höghus i detta område. Exploateringen kan leda till en överutveckling som inte nödvändigtvis är till gagn för Bredäng och dess invånare. Betalningsförmågan för nya lägenheter är en viktig faktor att ta hänsyn till, eftersom många människor antagligen inte har råd att bo i de nya höghusen. Det finns en risk att lägenheterna blir för dyra för de boende i Bredäng att hyra vilket kan leda till att lägenheterna står tomma eller hyrs ut till personer som inte har en koppling till området. Dessutom verkar det lite cyniskt att det blir bostadsrätter med fin utsikt men hyresrätter på Bredängs skuggigaste plats.

Bredäng är ett utsatt område enligt Polisen och det är viktigt att satsa på lekplatser och fritidsaktiviteter för barn och ungdomar i området samt att skapa möjligheter för kulturella aktiviteter och evenemang som kan bidra till en positiv och sammanhållen gemenskap. Det är därför extra viktigt att tänka på att Bredäng inte bör överexploateras i förhållande till andra förorter kring Stockholm. Trygghetsfrågan för boende i Bredäng blir inte löst genom att bygga fler höghus på ett grönområde.

Med tanke på hur många byggplaner det finns i Bredäng är det viktigt att bevara de grönområden som finns för att främja folkhälsan. Jag tror att det finns andra sätt att utveckla området som skulle kunna uppnå målen med fler bostäder utan att offra så mycket av områdets gröna utrymmen. Jag tycker också att det är viktigt att man fokuserar på att bygga andra typer av bostäder och upplåtelseformer för dessa.

Jag uppmanar er att överväga dessa argument och stoppa planerna för att bygga dessa höghus i Bredäng.

Kort 92, boende

Tankebyggarbacken har idag 81 radhus som genom en samfällighetsförening investerar mycket pengar i området. I och med de planerade husbyggena så kommer, av naturliga skäl, trycket på dessa investeringar att öka och vi behöver stöd från antingen kommunen eller byggherren för att jämna ut den obalans som blir då våra 81 hushåll investerar i saker som även de nya hushållen kan tänkas nyttja.

1. Tre lekplatser med ny lekutrustning finns på området. Jag ser att det inte finns någon lekplats inritad vid det nya huset. Givetvis vill vi inte hindra några barn från att leka på våra tre lekplatser utan

önskar istället stöd för de investeringar/ upprustningar och besiktningar som krävs för att underhålla dem.

2. Sopstationer för restavfall, matavfall och tidningsinsamling. Då vi betalar per kg för våra sopor, och då dessa kärl står ett stenkast från det nya huset och är olåsta så är det rimligt att tro att mängden sopor i kärlen kommer att öka. Det är en tråkig utveckling men om det blir fallet kanske vi blir tvungna att investera i låsbara sopkärl. Står kommunen/byggbolaget då för denna investering?

3. Mängden trafik på gatan kommer att öka betydligt och redan idag är det många som inte håller fartbegränsningen på 30km/h. Med ökad trafik behöver kommunen göra investeringar i trafik-säkerheten. Vi behöver ett övergångsställe (kanske i höjd med Tankebyggarbacken 79) samt ordentliga farthinder så att hastigheten hålls nere.

4. Vi planerar att investera i parkmiljön längs med gatan (träd etc.) på föreningens gemensamma mark för att förbättra grönområdet. Om nu kommunen fäller en massa träd för att bygga husen blir det orimligt att vi ensamma skall stå för nyinvestering av träd längs med gatan som även kommer de nya hushållen till gagn. Det vore således rimligt med ett stöd från kommun/ byggbolag i de planteringar som skall göras längs med gatan.

5. Parkeringar. Samfälligheten har idag ett antal parkeringsplatser där besökare till radhusen kan stå med p-skiva (de boende har parkeringstillstånd). Jag ser att trycket på parkeringarna gör att vi kan bli tvungna att plocka bort möjligheten att stå med p-skiva på våra parkeringar vilken försämrar möjligheten för våra besökande. Jag har inget förslag på lösning gällande detta utöver obligatoriska tillstånd men det är en tråkig väg att behöva gå.

Utöver punkterna rörande samfällighetens investeringar och sannolika ökade kostnader till följd av bygget ser jag nedan punkter som riskerar att påverka redan boende på Tankebyggarbacken negativt.

1. Värdeminskning av bostäder till följd av ökad insyn och försämrade omgivningar. Flera av de hus som ligger i anslutning till bygget kommer att drabbas av en ökad insyn i sina bostäder. Att döma av ritningarna kommer även en av våra grannar att få en betongmur och parkering precis bredvid sin tomt. Detta riskerar att negativt påverka värdet av de mest drabbade fastigheterna markant i synnerhet och allas våra fastigheter i allmänhet. Till det kommer ett kraftigt minskat grönområde vilket riskerar att påverka levnadsmiljö och även värde på bostäder negativt.

2. Störningar under byggprocessen. Ett bygge av denna omfattning kommer oundvikligen med kraftigt ökad trafik och störande ljud under byggprocessen på vår idag väldigt lugna gata. Vi har förståelse för att detta är en del av byggprocesser men ser samtidigt att detta kommer att negativt påverka de boendes levnadsmiljö och trivsel under en ansevärd tid. Idag betalar vi tomträttsavgäld till kommunen. Kommer vi att kompenseras för påverkan genom en tillfälligt slopat tomträttsavgäld under byggprocessen eller möjligheten att köpa loss våra tomter till ett rabatterat pris?
3. Byggaktörens ekonomi. Det har kommit till vår kännedom att byggherren som fått fri anvisning från Stockholms stad att bygga projektet (Järnbärrorden) Storstaden Stockholm Bostad AB har en oroväckande ekonomi.

Kort 97, boende

Jag är boende på Järnbärrvägen och motsätter mig starkt detta förslag eftersom jag oroas av vilka konsekvenser detta kommer få för oss som redan bor på, primärt, Järnbärrvägen men också Tankebyggarbacken.

Jag är en av många som under en längre tid lagt ner stor möda på att hitta bostad i kommunen och som tyvärr tvingats att navigera en komplex och dyr andrahandsmarknad. Men att klämma in tre hyreshus i en brant sluttning på bekostnad för trivselen för de redan boende är inte lösningen i detta fall.

Backen mellan Järnbärrvägen och Tankebyggarbacken är oerhört vacker sommartid. Gröna buskar och träd utgör ett harmoniskt foliage som bryter av mot bostadshusen och är en grundläggande del av den trevliga boendemiljön, och har stor betydelse för oss kringboende. Den närheten som redan finns, till andra hus samt till tunnelbanan, kompenseras idag av denna vardagsnära natur. Husbygge på denna plats kommer att innebära att detta måste tas bort vilket får en negativ påverkan på boendemiljön. Dessutom kommer de nya husen, utifrån sin planerade storlek, skymma utsikten uppåt mot Tankebyggarbacken för oss boende, särskilt vi som bor på de lägre våningarna. Till detta vill jag också tillägga att närheten mellan husen kommer att bli ansträngd, och inte särskilt trevlig för både nya hyresgäster och vi som redan bor i området. Många av oss har idag sovrum ut mot grönskan och nya bostäder just här kommer inkräkta på den fredande grönska som inte bara skapar harmoni i hemmet utan även bidrar till att man slipper insyn från grannar.

I startpromemorian står följande: "Gröna passager genom området ska bibehållas." Detta menar jag är omöjligt att uppfylla med

hänvisning till projektets respektive markens storlek, den grönska som idag finns är inte nog utvecklad för att kunna beskäras för detta projekt. Den negativa effekten av projekten ur gällande just denna aspekt är oundviklig.

Dessutom kommer byggprocessen i sig också påverka trivseln på Järnbärvägen och Tankebyggarbacken. Byggprojekt brukar ta väldigt lång tid och utöver att detta kommer negativt påverka boendemiljön i form av buller, eventuella skakningar från sprängningar av berggrund samt begränsad framkomlighet på Järnbärvägen, finns det också en oro för att detta byggprojekt också kommer att påverka värdet på våra bostäder negativt. Om man planerar för att inom de nästkommande 5 åren sälja sin lägenhet figurerar nu detta byggprojekt som ett orosmoln som skymmer dessa planer. Man undrar, kommer investeringen i bostadsrätten vara värd samma peng som vid köpet, när det är dags att sälja? Om projektet ännu inte är färdigställt kommer en stökig och högljudd byggarbetsplats garanterat styra bort många som annars hade varit intressenter.

Jag ber verkligen er att ta hänsyn till vilka konsekvenser detta projekt kommer ha för oss som redan bor på platsen och överväger att flytta dessa planer till en större yta där varken byggprocessen i sig eller de slutgiltiga byggnaderna kommer inskränka bostadsmiljön till den grad som de riskerar att göra just här.

Kort 98, boende

Det är ett felaktigt beslut att planera att bygga lägenheter precis i det gröna område som finns kvar mellan Tankebyggarbacken och Järnbärvägen. Jag är väldigt tacksam att etniska svenskar har valt att leva i området Bredäng där de flesta invånare har utländsk bakgrund. Att leva i ett område med blandad befolkning skapar trygghet och människor väljer att bo kvar i området länge. Det bidrar till integration och minskar kriminalitet. Jag är övertygad om att många etniskt svenska familjer kommer välja bort Tankebyggarbacken i större utsträckning om man bygger bort det gröna runt omkring. Det kommer alltså blir mer segregerat, inte mindre. Risker är att kriminaliteten kommer öka och vi kan få en otryggare boendemiljö. Just nu är Tankebyggarbacken ett lugnt och tryggt område och så borde man prioritera att behålla det. Att använda våra skattepengar till att bygga sönder istället för att bygga på ett fungerande sätt tycker jag är ansvarslost.

Kort 111, boende

Ett bygge vid Järnbärvägen påstå kunna öka tryggheten i Bredäng. Att ytterligare förtätning skulle skapa ett tryggare stadsrum, är ett svagt underbyggt påstående. Förtätningen i Stockholm har ökat

stadigt, utan att tryggheten ökat. Det är inte graden av bostadstäthet som har gjort Sverige och Stockholm till en otryggare plats att leva plats att leva på utan helt andra faktorer.

En stor faktor till otrygghet kommer att vara klimatkrisen, en framtid vi inte kan blunda för idag. I detaljplanen går det att läsa att Järnbärarvägen idag kan upplevas som en bakgata. Det är en märklig beskrivning av en gata som idag pryds av ett stycke orörd naturmark. Att ha orörd skog utanför fönstret är en dröm för många stockholmare. Påståendet blir ännu märkligare i dagens läge med klimatkris och den sjätte massutrotningen av flora och fauna. Budskapet i IPCC:s senaste rapport är tydligt; klimatförändringen påverkar redan människor och ekosystem. Läget är allvarligt och det är bråttom, men lösningar finns. De närmaste åren blir helt avgörande för hur vi människor ska klara att bibehålla jordens klimat inom beboeliga gränser. Här måste alla länder göra sitt yttersta. Därför blir det väldigt svårt att förstå varför Stockholm Stad fortfarande bygger som om klimatkrisen inte vore ett reellt hot.

Kort 112, boende

Jag bestrider planförslaget. Jag har tagit del av mina grannars bestridande av planförslaget och jag håller till fullo med i deras synpunkter. Vi lever ju i en verklighet och ingen fiktiv tillvaro där man kan rita ner lite på ett papper och sedan tro att det är klappat och klart för att börja bygga.

Det är två ord som för mig är viktiga KONSEKVENSANALYS och DEMOKRATI särskilt viktigt när så här stora beslut ska tas. Här på Tankebyggarbacken är det 81 hushåll, det är självbyggeri som startade 1968, några som byggde sitt hus då bor kvar, de som köpt sitt hus senare har betalat flera miljoner, har kostat oss ytterligare hundratusentals kronor att köpa loss vår tomträtt. Förutsättningen för att det ska fungera är ett kontinuerligt underhåll, efter mer än femtio år är det mycket och stora investeringar som måste göras. Nu känner vi oss hotade att allt arbete och pengar som vi lagt ner i vårt boende ska förstöras.

Med tanke på all förtätning som gjorts och ska göras i Bredäng så är det här projektet det minst genomtänkta och fullständigt oförsvarligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande till inkomna synpunkter från Samfundet S:t Erik Stockholm och sakägare/boende

Allmänt om samrådet och samrådsmötet i form av öppet hus

Flera boende anser att ingen information hade skickats till boende vid Järnbärrarvägen, att samrådet inte var demokratiskt, att samrådsmötet skulle varit i Bredäng istället för Skärholmen och inte på en måndag, att samrådsmötet skulle varit flera gånger och olika dagar, att informationspaketet på nätet inte har varit tillgängligt, att kopia på samrådshandlingarna skulle varit kostnadsfria, att samrådsmötet i form av öppet hus varit från klockan 16:30 och under all kritik, att ett fåtal sittplatser fanns i lokalen och de flesta av deltagarna fick stå, att stadsbyggnadskontoret ville ha så liten uppmärksamhet som möjligt och att flera av deltagarna upplevde samrådsmötet som falskt demokratiskt.

Kontoret anser att information om samråd och planförslag funnits tillgänglig för boende och övriga medborgare. Under samrådet fanns flera alternativa sätt att ta del av planförslaget och information om hur synpunkter lämnas. Planförslaget (handlingar och utredningar) fanns tillgängligt på stadens hemsidor "Stockholm växer" och "Bygg- och plantjänsten". På "Stockholm växer" fanns även bilder, frågor och svar. I Tekniska nämndhuset fanns utställningar med tillgång till planhandlingar, bilder och utredningar. Information om samråd annonserades i lokaltidningen Mitt i Söder. Samrådsbrev skickades till remisstanser och sakägare i enlighet med fastighetsförteckningen.

Det finns inga regler om hur ett eventuellt samrådsmöte ska genomföras. Under samrådsskedet kan en kommun välja att ha ett samrådsmöte för allmänheten som en extra service till invånarna, men det är inget lagkrav.

Samrådsmötet var i form av öppet hus mellan kl. 16:30 – 19:00 med möjlighet till frågor och svar. Eftersom många boende kom samtidigt ändrades formen till ett samrådsmöte. Kontoret svarade på frågor och berättade om förslaget under ca 2,5 timmar. Stadsplanerare från stadsbyggnadskontoret, projektledare från Exploateringskontoret och projektansvarig byggaktör var på mötet och svarade även på frågor.

Det finns heller inga regler om geografiska platsen för öppet hus. Plats för öppet hus (i detta fall Skärholmens bibliotek) valdes utifrån att samrådshandlingarna var tillgängliga och utställda där under samrådstiden.

Allmänt om förslaget, täthet, placering, närhet, byggnadshöjd
Flera boende bestrider detaljplanen i sin helhet. De anser att man inte ska bygga inom aktuell planområde, att de nya huskropparna kommer väldigt nära befintliga byggnader och att planen kommer att medföra negativa konsekvenser för boende som skuggning, insyn, förlorad utsikt samt oacceptabel trafikmiljö, försämrad livskvalitet och konkurrens om befintliga parkeringsplatser på gator.

Flera boende anser att det är högst olämpligt att placera flervåningshus mittemot befintliga radhus och att antal våningar borde sänkas till 3 våningar mot radhus och fem våningar mot flerbostadshus. De tycker att politikerna måste ta ett helhetsgrepp och se till att samtliga stadsdelar är med och bidrar till att upplåta mark till nya bostäder. De framför att den ursprungliga tanken med Bredängs arkitektur var att husens placering inte skulle vara för tät och med ett fokus på hur människor ska leva därför föreslår att staden borde komplettera Bredäng med fler låga hus, radhus och villor för en blandad och mer trivsam bebyggelse och att det byggs i bostäder i olika storlekar, rimligare priser och fler bostadsrätter. En boende tycker att en sammanhållen bild för Bredängs utveckling saknas idag. En boende undrar varför planområdet utökats från att bara gälla Järnbärarvägen (rubricerat) till att också inkludera Tankebyggarbacken. När skedde det och hur informerades det?

Bredäng är utpekad som ett fokusområde för stadsutveckling i översiktsplanen. Förbättrade stadskvaliteter ska tillföras genom komplettering med fler bostäder, förskolor, arbetsplatser, service samt kultur och idrott. Detaljplaneförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

I Stockholm råder idag stor bostadsbrist. Staden befinner sig i en intensiv utvecklingsfas med cirka en miljon invånare. För att möta tillväxten planeras nya bostäder i alla stadsdelar. Att bygga bostäder i goda service- och kollektivtrafiklägen är ett viktigt mål. Avsedd mark för bostäder har goda förutsättningar med närhet till tunnelbanan. Den föreslagna bebyggelsen innebär självklart en förändring av platsen. Stockholms stad växer och förtätning sker på flera platser. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt ökad trafik, ändrad parkeringssituation på gata, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt för närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om det bostadspolitiska målet ska kunna uppfyllas och inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

Med hänsyn till den snabba utveckling som råder i Stockholm idag och den lagstiftning som finns är det inte möjligt att fullt ut säkra en sammanhållen bild över den långsiktiga stadsutvecklingen i stadens olika stadsdelar. Däremot finns en omfattande information kring översiktlig planering och pågående projekt på Stockholms stads hemsida.

Planområdet omfattar del av Sättra 2:1 m fl. som ligger mellan Järnbärvägen och Tankebyggarbacken. Sättra 2:1 är en stor fastighet och Järnbärvägen står i namnet för att boende ska orientera planområdet. Planområdet har inte utökats efter Start-PM.

Naturmiljön

Samfundet S:t Erik Stockholm och flera boende anser att naturmarken ska bevaras och inte får bebyggas och att en exploatering i detta område bör ske med yttersta hänsyn till de naturvärden som finns i planområdet. Att förslaget är en stor ingrepp på naturen som består av stora bestånd av ek, att planen är en stor risk för att fåglar, hackspettar, ekorrar, grävling, räv, harar och rådjur som finns i skogsområdet, skulle försvinna. De anser att flera stora träd kommer att tas bort och påverkas negativt och föreslår att förslaget hus 2 mot Tankebyggarbacken tas bort. Boende framför att stadsdelen har precis investerat mycket pengar i att avverka skogen i bergslänten för att öka lekmiljöernas natur och kulturvärden men nu planeras ianspråktagande av parkmarken för nybyggnation.

I översiktsplanen är aktuellt planområde utpekade som "Område där komplettering kan prövas inom ramen för befintlig markanvändning och med utgångspunkt i kunskap och nuvarande karaktär, kvaliteter och behov". Området ligger i Fokus Skärholmen som har även ett särskilt uppdrag att synliggöra och implementera de aspekter inom stadsbyggandet som är betydelsefulla för en socialt hållbar stad.

Stockholms stad är inne i en snabb tillväxtfas. Som en följd av detta planeras nya bostäder och andra samhällsfunktioner. Då Stockholm växer tittar staden på samtliga ytor man har rådighet över och ser hur mark kan effektiviseras för att möjliggöra byggbara ytor. Inom aktuell naturmark bedöms det finnas goda förutsättningar för ny bostadsbebyggelse med närhet till tunnelbanan. Ett effektivt markutnyttjande i ett kollektivtrafiknära läge bedöms kunna motivera borttagande av ett antal träd men detaljplanens ambition är att spara så mycket naturmark som möjligt. Delar av den värdefulla naturmark som ingår i planområdet säkras i detaljplanen genom att marken regleras som park och ett antal större träd (ekar)

inom blivande kvartersmark skyddas med bestämmelse n1 på plankartan. Inför granskningen kommer alternativ med andra typologier och eventuellt radhus studeras mot Tankebyggarbacken. En lägre bebyggelseskala kan samspela mer med befintliga radhus, samtidigt som påverkan på naturmiljön minskar.

En fågel- och fladdermusinventering har beställts och kommer att redovisas i planbeskrivningen i granskningsskedet.

Hus 2 mot Tankebyggarbacken

Samfundet S:t Erik Stockholm och flera boende motsätter sig bebyggelse mot Tankebyggarbacken och anser att hus 2 är stor ingrepp i naturmarken och boendemiljön och borde tas bort eller sänkas med två våningar och att huset är alldeles för nära befintliga radhus. Ett antal boende i radhus oroar sig för skuggning, insyn från 6 st. planerade parkeringsplatser och terras, utökad trafik på gatan samt förlorat ljusinsläpp och utsikt. De anser att det blir mera bilar på gatan och därmed risk för trängsel och olyckor samt att föreningskablar kan påverkas. De oroar sig för framkomlighet under byggtiden, risk för sprickor i befintliga hus och parkeringen vid sprängning. Tankebyggarbackens Samfällighetsförening anser att hus 2 medför en risk för överanvändning av förenings anläggningar och undrar hur samfällighetens egendom kommer att skyddas, såsom lekparker, parkeringar, befintliga tomtgränser, sopstationer och kabel-TV samt internet via fiber som går där hus 2 är placerade.

Inför granskningen kommer alternativ med andra typologier och eventuellt radhus studeras mot Tankebyggarbacken. En lägre bebyggelseskala kan samspela mer med befintliga radhus, samtidigt som påverkan på naturmiljön minskar.

Sophantering, parkering och lek för ny bebyggelse ska anordnas inom fastigheten utan att radhusföreningens sopstation, lekplats och parkeringar utnyttjas. Barn i tillkommande bostäder ska använda befintliga allmänna lekplatser i närområdet.

Om samfällighetens ledningar påverkas av planen kommer de flyttas på stadens bekostnad.

Installerade solceller på befintliga radhus kommer inte att påverkas enligt solstudier.

Byggnadshöjd vid Järnbärvägen

Ett antal boende föreslår att husen vid Järnbärvägen borde sänkas med en våning. De oroar sig för att lamellhuset längst in på Järnbärvägen är nära radhuslänga på Tankebyggarbacken 82-96 och kan medföra negativa konsekvenser för boende som skuggning,

insyn, förlorad utsikt samt påverkan på deras installerade solceller. Ett antal boende anser att husen medför förlorad utsikt för boende i skivhus.

Enligt kontorets bedömning har husen vid Järnbärarvägen placerats på ett sådant sätt att volymen samspelar med landskapet och skalan på befintliga skivhus på andra sidan av gatan. Husen håller en sexvåningsskala med indragen översta våning för att underordna sig skivhusen. De har placerats med samma riktning, vilket anknyter till Bredängs arkitektoniska karaktär med rytmiskt placerade flerbostadshus i samma nord-sydliga riktning. Husens placeringar har anpassats för att spara de största och mest värdefulla ekarna. Husens placering och träden skapar tillsammans en rumsligt definierad "naturpark" i mitten av planområdet.

Det minsta avståndet mellan hus 3 och befintliga radhus eller fastighetsgränser vid Tankebyggarbacken 82-96 är cirka 14 och 27 meter. Avstånden bedömer kontoret är ett väl godtagbart avstånd till ny bebyggelse då ett antal stora träd (skogsparti) skiljer ytorna åt. Kontoret bedömning är att påverkan på befintliga radhus kommer vara minimal.

Lågt parkeringstal

De flesta boende anser att det är lågt parkeringstal för tillkommande bostäder vilket kan medföra att nya inflyttade använder Samfällighetens parkeringsplatser med p-skiva. Boende yttrar att ingen hänsyn är tagen till boende i Tankebyggarbacken. Redan idag är det problematik med parkeringsplatser på Tankebyggarbacken och Järnbärarvägen. Var ska alla parkera sina bilar? Parkeringen är gratis vilket uppskattas men det kommer att inte få plats med ca 80 bilar till. Verkligheten ser dock annorlunda ut idag då flera hushåll har mer än en bil då arbetet ofta kräver det. De anser att förslaget innebär också att gatuparkeringen på Järnbärarvägen där i dagsläget 35 till 40 bilar parkerar kommer att tas bort. I dag är parkeringsplatserna på Järnbärarvägen ofta upptagna, bland annat av besökare till Sättra IP (där det finns för få parkeringsplatser för idrottsutövare med publik). De oroar sig för att parkeringstalet är underdimensionerat, vilket kommer att skapa problem för befintliga boende.

Frågan om parkering och antal parkeringsplatser utgår ifrån Stockholms stads Framkomlighetsstrategi. Den säger även att kommunen inte ska planera för nya parkeringsplatser på allmänna gator (allmän platsmark). Kravet på antal parkeringsplatser för nyproduktion ligger i linje med stadens regelverk kring ny parkering och är anpassat efter de uppskattade behoven inom Fokus Skärholmen-projektet.

Den föreslagna bebyggelsen innebär självklart en ändrad parkeringssituation på gatan och risk för högre konkurrens om gatuparkering. Befintliga radhus har egna parkeringsplatser och befintliga skivhus vid Järnbärrvägen har vakanta parkeringsplatser på gårdarna. En konsekvens av förtätningen i ett område kan bli konkurrens om gratisparkering, vilket är vanligt i en storstad och bör accepteras.

Trafik

De flesta boende anser att planen kan medföra oacceptabel trafikmiljö och utökad fordonstrafik på närliggande gator. Boende i radhus anser det behövs nytt övergångsställe, hastighetssänkning och farthinder på Tankebyggarbacken.

Trafikflödena på Järnbärrvägen och är idag låga, ca 200 fordon/dygn 2014. Planförslaget bedöms ge ett ringa tillskott till trafiken i området. Synpunkter om befintlig trafiksituation, behov av cykelbana och säkerhetsåtgärder för barn förmedlas till trafikkontoret som är ansvarig myndighet för utformning av gatan. I samband med bostadsbebyggelsen planerar staden ny gångbana på vänstra sidan av Järnbärrvägen framför nya husen.

Trygghet, social hållbarhet

Ett antal boende anser att fler höga hus i området med hyreslägenheter bidrar till otrygghet och minskad trivsel och gör att människor vill flytta från området. De föreslår en blandad bebyggelse med fler bostadsrätter och anser att leva i ett område med blandad befolkning skapar trygghet och människor väljer att bo kvar i området länge. Det bidrar till integration och minskar kriminalitet. Många etniskt svenska familjer kommer välja bort Tankebyggarbacken i större utsträckning om man bygger bort det gröna runt omkring. Några boende tycker att risken att bli utsatt för våld och gängkriminalitet i Bredäng är större än vid många andra områden i Storstockholm och att Tankebyggarbacken och Järnbärrvägen just nu upplevs som otrygga bakgator. Att placera ett respektive två små smälhus kommer inte att ändra något. Boende anser att det inte behövs mer hyresrätter och lägenheter i Bredäng. Det bör i stället byggas fler radhus. Att öka blandningen av bostadstyper i Bredäng skulle göra Bredäng till en tryggare plats. man undrar om staden har gjort någon utredning på socioekonomisk hållbarhet i området och anser att Bredäng och Järnbärrvägen är ett socioekonomiskt svagt område.

Det finns inga säkra studier som visar att trygghet minskar vid förtätning och flerbostadshus med hyresrätter. Snarare ökar tryggheten vid förtätning av områden enligt kontorets bedömning.

Att skapa social hållbarhet är långa processer som kräver åtgärder och investeringar på olika nivåer i samhället. Staden strävar efter en balans mellan hyresrätter och bostadsrätter i nya bostadsprojekt för att uppnå en mer blandad stad. Det är dock inte möjligt att upprätthålla denna balans i varje enskilt bostadsprojekt. En lokal variation i upplåtelseform ska finnas..

Flera av åtgärderna för att utveckla en tryggare stadsdel är arbeta med platser där människor rör sig utomhus, t.ex. längs med gator på trottoarer, gångvägar eller över parkområden. En åtgärd är att förbättra uppsikten av dessa gaturum så att fler personer kan ha uppsikt över platserna. Detta kan ske genom att tillföra fler boende längs gatorna och genom att beskära vegetation som skymmer sikt längs stråk.

I aktuell plan placeras husens entréer och förgårdsmark mot gatan, vilket bidrar till ökad uppsikt och ökat flöde av människor. Det möjliggör även förbättrad kontakt mellan bottenvåningar och offentliga rum samt bidrar till ökad trygghet i området.

Omvandling av Järnbärvägen och Tankebyggarbacken är förenligt med övergripande mål i översiktsplanen. Gator kantade av bebyggelse skapar tätare sammanhängande stad, vilket ger förutsättning för tryggare och mer befolkade stadsrum.

Upplåtelseform, lägenhetsstorlek, rimliga priser

I Bredäng finns många familjer, men en brist på stora lägenheter.

Markanvisningen för bostäder inom detaljplan för del av Sätra 2.1 vid Järnbärvägen gjordes den 16 december 2021 till Storstaden Stockholm Fastigheter AB med upplåtelseformen hyresrätt.

Vid eventuell val av radhus mot Tankebyggarbacken kan eventuell upplåtelseformen ändras till bostadsrätt eller friköpta radhus. Stadsbyggnadskontoret kan inte reglera lägenhetsstorlek och ägandeform i en detaljplan.

Värdeminskning

Flera boende oroar sig för värdeminskning av sina radhus på grund av risk för skuggning, insyn, förlorad utsikt, minskad naturmiljö och tillkommande av flerbostadshus med hyresrätter mittemot radhus.

Det finns inga säkra belägg eller studier som visar på att hus intill nya bostäder skulle sjunka i värde. I samband med ny bebyggelse görs ofta investeringar för allmän platsmark för att förhöja boendekvaliteter, vilket även är fallet i aktuell plan. I samband med bostadsbebyggelsen planerar staden att anlägga en trappa mellan

Tankebyggarbacken och stigen som löper tvärs igenom planområdet. Trappan ger en kortare väg till Bredäng centrum för gående på Tankebyggarbacken dessutom slipper gångtrafikanter gå förbi parkeringslängorna för att ta sig till stigen. Då stigen är relativt brant underlättar trappan för gående att ta sig mellan Järnbärvägen och Tankebyggarbacken. Ny gångbana kommer att möjliggöras på vänstra sidan av Järnbärvägen framför de nya husen. En eventuell risk för värdeminskning på en fastighet till följd av en ny detaljplan inte är ett skäl att stoppa den.

Plantering längs Tankebyggarbacken

Boende i radhus framför att Samfällighetsföreningen planerar att investera i parkmiljön längs med gatan och undrar om byggaktör till aktuell plan kan bidra med planteringen?

Byggaktör till aktuell plan ansvarar inte för plantering på gatumark eller annan fastighet.

Kollektivtrafik

Flera boende anser att tunnelbanan är redan idag proppfull i rusningstrafik och att tunnelbanan behöver få tätare trafik. Man påpekar även att det är långa köer till vårdcentralen

Generellt är Storstockholms kollektivtrafik högt belastad under rusningstrafik. Dock utmärker sig inte belastningsgraden vid tunnelbanan i Bredäng jämfört med stationer på ett likvärdigt avstånd från centrala Stockholm på andra tunnelbanelinjer. Trafikförvaltningen och SL har ett omfattande och långsiktigt arbete för att förbättra kapaciteten i regionen på sikt. Detta är dock inte en fråga som kan hanteras i enskilda detaljplaner. I Sverige har boende möjlighet att välja vilken vårdcentral eller vårdmottagning de vill gå till vid behov av öppenvård. Att utöka antalet vårdplatser i Bredäng eller tillgång till dem är inget som kan styra utbyggnad av bostäder i Sättra 2:1 m.fl.

Byggtid och efter byggtid

Flera boende oroar sig för konsekvenser under byggtiden så som skador på befintliga radhus, parkeringsanläggning, samfällighetens egendom så som el, vatten, fiber och avlopp, bullernivå, trafik med tunga lastbilar och all schaktning av sten med mera samt framkomlighetssvårighet under byggtiden. De framför att befintliga radhus är byggda på en kombination av berg med en utfyllnad av sprängsten och i redovisade underlag saknas beräkning hur byggnader i befintligt radhusområde kommer att påverkas. Boende undrar hur planen hanterar rasrisken och andra konsekvenser under byggtiden och vems försäkringsbolag står för skador på samfällighetens egendom så som el, vatten, fiber och avlopp?

En boende undrar vad kommer prestandan för laddstolparna till elbilar att vara? Kommer de som laddar behöva stå hela natten? Vilka hyresgäster kommer att flytta in i kommande hus? Hur kommer vattenavrinningen i området hanteras efter byggtiden? Hur kommer den ökade brandrisk med elbilar i ett garage samt evakueringsvägar från området då det är en återvändsgränd?

Byggaktörer ska upplysa de närboende om vart de ska vända sig vid frågor samt hur länge bygget kommer att pågå. Byggbuller är ofta väldigt oregelbundet och det finns särskilda regler som styr omfattning och tider för störande arbeten. Eftersom byggen är begränsade i tid anses dessa bullerstörningar, vibrationer och avgaser vanligtvis vara tillfälliga. Den som störs ska i första hand prata med byggaktören men om problemen kvarstår ska miljöförvaltningen kontaktas som är stadens tillsynsmyndighet för buller. Ansvar för risk för störningar under byggtiden har, enligt Plan - och bygglagen (10 kap 5 §), den som utför åtgärderna, denne ska följa gällande lagar och regler vid genomförandet.

Frågor gällande "efter byggtiden" är inte planfrågor och kan inte regleras i en detaljplan.

Felaktighet i samråds- och utställningsmaterial

Ett fåtal boende framför att skalan i modellen inte stämmer med plankarta och att hisstoppar och tekniska anläggningar saknas i modellen, att ritningar och modeller som har redovisats är felaktiga avseende avstånd och höjd i relation till sin omgivning, att tekniska anläggningar på taket i de nya husen på ca 1,5 meter inte finns med samt att befintliga takhöjningar i radhusområdet inte är representerade, att huset på Tankebyggarbacken i handlingarna ser ut att vara 5 våningar i sidovy och visualiseringsskisser, medan det i plankartan har 6 våningar. En boende framför att i förslaget framhålls att den nya bebyggelsen ska ha ett rikt bottenvåningsliv för att utveckla gatulivet. När man i förslaget försöker förstå vad detta ska bestå av framkommer endast cykelverkstad.

Enboende framför att på sidan 22 i planbeskrivningen finns en illustrationsbild av huskropp 3, där det finns en trottoar framför huset. Men enligt plankartan ligger denna huskropp dikt an mot Järnbärrorden 1. Av plankartan kan man förledas att tro att det finns gångvägar här, men det gör det inte. Kommer kommunen ordna gångvägar även här på samma sätt som beskrivningen ger vid handen att ska ske vid huskropp 1? Om ej, kommer anslutningen mellan huskropp 3 och befintlig bebyggelse att vara bristfällig.

Enligt kontorets bedömning fanns inga felaktigheter i modellen. Modellavdelningen som ansvarade för framtagande av modellen hade skalmässigt underlag och modellen är framtagen i skala 1:500. Små anläggningar som hisstoppar brukar inte redovisa på modeller. Avståndet mellan tillkommande bygggrätt och befintliga radhus är rätt. Huset mot Tankebyggarbacken föreslår i 6 våningar varav 3 våningar ligger i suterräng och sidovyn (sektion 2A) på sidan 22 i planbeskrivningen är sedd från vänster och visar liten del av den lägsta våningen men det finns andra fasadbilder på sidan 19 som visar att hus 2 föreslås i 6 våningar. Om hus 2 kvarstår i projektet kommer nya illustrationer införas i planbeskrivningen.

Det planeras ingen trottoar framför hus 3 eftersom saknas allmän gata framför huset. Bilden visar förgårdsmarken framför huset. Förtydligande bild kommer att redovisas i granskningsskedet

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan den planerade exploateringen och de närboendes syn på platsen och dess förutsättningar för förändring identifierats. Yttranden från remissinstanser rör mestadels gestaltning, risk för översvämning, ras och skred vid skyfall, elektromagnetisk strålning, påverkan på naturmiljön, hantering av dagvatten och avfall, hänsyn till befintliga ledningar och nätstation samt fastighetsrättsliga frågor. Sakägare och övriga boende har bland annat framfört synpunkter om byggnadshöjd, närhet till befintliga bostäder, lågt p-tal, försämrade boendekvalitéer, trafiksäkerhet och risker för skador på befintliga radhus i samband med sprängningar i byggskedet. Boende i radhus bestrider nybyggnation av flerbostadshus mittemot radhus vid Tankebyggarbacken.

Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens synpunkt att risk för översvämning vid skyfall samt ras och skred måste studeras vidare inför granskningen. Dagvattenutredningen kommer att uppdateras för att tillgodose inkomna synpunkter från remisstanserna.

Angående synpunkter från boende anser kontoret att förslaget är väl avvägt i förhållande till den befintliga bebyggelsens längs Järnbärarvägen. Inför granskningen föreslås alternativ med andra typologier och eventuellt radhus studeras mot Tankebyggarbacken. En lägre bebyggelseskala kan samspela mer med befintliga radhus, samtidigt som påverkan på naturmiljön minskar. Antalet tillkommande parkeringsplatser för bil har fastställts enligt stadens riktlinjer. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att förslaget kan

medföra förändrade ljusförhållanden, mindre utsikt och konkurrens om parkeringsplatser på allmän platsmark. Kontoret menar att förtätning och utveckling av området i syfte att möjliggöra nya bostäder i goda kollektivtrafiklägen inte bedöms som möjlig att genomföras utan påverkan på omgivningen. Kontoret konstaterar att man som boende i Stockholm behöver acceptera att staden växer och att närmiljön förändras.

Planförslaget skapar goda förutsättningar för en levande stadsmiljö, där Järnbärravägen och Tankebyggarbacken utvecklas till tryggare gaturum. Planförslaget skapar även ett tillskott av cirka 80 bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Framtida utveckling i området ställer krav på effektiviserat nyttjande av så väl kvartersmark som allmän plats och parkmark.

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

Föreslagna förändringar

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

- Bebyggelsevolym och form vid Tankebyggarbacken.
- Placering och angöring till hus 3.
- Komplettering av redan framtagna utredningar kring dagvatten och geoteknik.
- Framtagande av fågelinventering.
- Mindre justeringar av byggrätt för befintlig nätstation.
- Översyn av befintliga ledningar och U-området på plankartan.
- Förtydligande text om skyddsavståndet till nätstation och antal borttagna träd i planbeskrivningen
- Medgivande av solpaneler
- Sophantering

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro
planchef

Tara Nezhadi
stadsplanerare