



# STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Ann-Sofi Rundquist

Tfn 08-508 27 300

UTSTÄLLNINGSLÅTÅNDE

DNR 2010-11650

SID 1 (31)

2014-06-16

## Utställningsutlåtande Detaljplan för Sköndal 2:1 i stadsdelen Sköndal i Stockholm Dp 2010-11650

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Utställning.....	2
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ...</b>	<b>3</b>
Allmänt om utställningen och planprocessen.....	3
Risk.....	4
Buller och vibrationer.....	5
Handel .....	6
Trafik – kapacitet.....	7
Gestaltning.....	10
Utsikt .....	10
Ekonomisk skada.....	10
Luftpartiklar.....	11
Naturvärden.....	11
Dagvatten.....	12
Geoteknik.....	13
<b>Synpunkter inkomna under utställning .....</b>	<b>13</b>
Remissinstanser .....	13
Övriga remissinstanser .....	15
Sakägare enligt fastighetsförteckningen .....	15
Övriga.....	22
<b>Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosätts. 29</b>	<b>29</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>30</b>

## Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra etablering av handel om ca 7000 kvm byggarea (BYA) samt en ny gång- och cykelväg. Planförslaget ställdes ut 2014-03-19 – 2014-04-16. Under utställningen har 20 yttranden inkommit, varav en med en protestlista med 534 namn. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller riskhänsyn, farligt gods, buller, luftmiljö och trafikallsträng. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att marken inte bebyggs med en så stor handelsetablering på grund av trafik, buller och vibrationer. Övriga synpunkter är bland annat påverkan på handeln i närområdet, dagvatten, alternativa placeringar, naturvärden, gestaltning och förändrad utsikt samt ekonomisk skada.

Efter utställningstiden har redaktionella ändringar gjorts på plankartan, samt i plan- och genomförandebeskrivning. Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget; plankartan har försetts med bestämmelse om risk- och störningsskydd avseende utrymningsvägar (**m1**) samt planbestämmelse om att bygglov inte får ges för västra byggnaden förrän plank/pölskydd är uppfört (**a1**). Utöver detta har redaktionella ändringar genom om disponering av några egenskapsbestämmelser skett samt justering av datum på plankartan. Dessa ändringar har inte medfört någon ändring av byggrätten. Ändringarna berör endast byggherren som har godkänt dessa.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras i det fortsatta arbetet. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etablering av handel på platsen om ca 7000 kvm byggnadsarea (BYA). Vidare syftar planen till att en ny lokal gång- och cykelväg möjliggörs längs Sköndalsvägen. Detaljplanen medger två huskroppar med en parkeringsyta mellan samt en ny teknikbyggnad. Handeln ska möta det utökade behovet av service i takt med att staden förtätas och utvidgas. Den nya bebyggelsen uppförs enligt företagets koncept men gestaltningen ska anpassas till det exponerade läget och den lågskaliga bebyggelsen i syd. Lönnallén längs Sköndalsvägen är biotopskyddad enligt miljöbalken och ska i huvudsak bevaras. Inom om planområdet går kraftledningar varför mark för luftledningar reserveras i planen. Risksituationen med anledning av transporter med farligt gods på Tyresövägen och Nynäsvägen föranleder bestämmelser om risk- och störningsskydd.

### Utställning

Förslaget till detaljplan ställdes ut under perioden 2014-03-19 – 2014-04-16. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2014-03-19. Planförslaget visades i Tekniska

Nämndhuset, på Farsta bibliotek och Sköndals bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

## Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. De synpunkter som har inkommit till stadsbyggnadskontoret har sorterats in i olika kategorier utifrån vad de har berört. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

### Allmänt om utställningen och planprocessen

#### Miljöpåverkan

En berörd ifrågasätter stadsbyggnadskontorets bedömning angående betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18 § och hävdar att en miljöbedömning enligt MB 6 kap 11 § behöver genomföras. Utöver den berörda bedömning säger tredje stycket i PBL (1987) 5 kap 18 § att en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap skall upprättas om planområdet tas i anspråk för "köpcentrum, parkeringsanläggning eller annat projekt för sammanhållen bebyggelse".

#### Överensstämmelse med översiktsplan (Promenadstaden)

Enligt berörda torde planförslaget gå stick i stäv med intentionerna i Promenadstaden. Som de berörda uppfattat det är intentionerna med Promenadstaden, att integrera boende och handel så att man kan promenera/cykla istället för att ta bilen. Att "skapa goda etableringsmöjligheter för dagens och morgondagens företag och verksamheter" kan man förstås göra utan den nu föreslagna handelsetableringen. Berörda bedömer det som att planen saknar stöd i översiktsplanen.

#### Alternativa förslag på placering av handelsetablering

Berörda föreslår, med förhoppning om att kunna få bevara den äng och skogsdunge som nu är föremål för detaljplaneprocess avseende handelsetablering, därför tre alternativa placeringar för aktuell handelsetablering enligt nedan.

- Område A  
Föreslaget område A är beläget nedanför Ekebergabacken i söder och innesluts mellan Nynäsvägen i väster och Perstorpsvägen i öster.
- Område B  
Alternativt område B avser främst en alternativ placering av Plantagen eftersom området är för litet för att rymma både Willys och Plantagen. Område B är beläget ca 400 meter norr om Plantagens nuvarande läge.
- Område C  
Det har framkommit vissa indikationer på att den planerade biogasanläggningen som föreslagits på del av fastigheten Solvärmen 1, inom stadsdelen Flaten i Stockholm, eventuellt inte kommer att byggas. Om biogasanläggning inte anläggs skulle detta område kunna vara en möjlig alternativ placering till aktuell handelsetablering.

### Bildmaterial

Berörda anser att bildmaterialet som ingår i förslaget konsekvent undviker bilder som innefattar befintlig bebyggelse och där man kan se påverkan på densamma.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stockholm är en växande stad och förändringar i närområdet är något som många stockholmare nu upplever. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska enligt plan- och bygglagen göras om detaljplanens genomförande riskerar att innebära väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. För att avgöra om en MKB behöver genomföras görs en behovsbedömning. Stadsbyggnadskontoret tar i behovsbedömningen hjälp av miljöförvaltningen, stadsmuseet och Storstockholms brandförsvär. I det här fallet har samtliga förvaltningar bedömt att en MKB inte behöver göras. Miljöförvaltningen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan antas innebära sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB. Miljöförvaltningen grundar sin bedömning på kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen inte strider mot översiktsplanen Promenadstaden. Småhusområdet är väl avgränsat från planområdet genom Sköndalsvägen och genom den allé som ligger mellan den befintliga bebyggelsen och planområdet. Även den gällande översiktsplanens intentioner att skapa goda etableringsmöjligheter för dagens och morgondagens verksamheter är planförslaget i linje med stadens styrdokument. Det är också i linje med Promenadstaden att etablera handel på en plats som är väl försörjd med infrastruktur i form av både bilvägar, kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.*

*Denna detaljplan prövar lämpligheten av handel på platsen. Användning av övriga föreslagna platser får hanteras i ett annat sammanhang.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att handelsändamål är en lämplig användning av marken eftersom den ligger i kollektivtrafiknära läge och har också god tillgänglighet för cykel och biltrafik. Dessutom är platsen inte lämplig för bostäder bland annat på grund av buller och risksituationen.*

*Kontoret anser att både texten och illustrationsmaterialet i planhandlingarna kommunicerar detaljplanens syfte och intentionerna med planförslaget på ett tydligt sätt.*

### **Risk**

Remissinstanser påpekar att Nynäsvägen och Tyresövägen är av riksintresse för kommunikationer som ska framgå av planbeskrivningen. De är båda primära transportleder för farligt gods och måste skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Länstyrelsen anser att ett bebyggelsefritt område om minst 25 meter ska hållas mellan bebyggelse och Tyresövägen. Trafikverket anser att det ska finnas ett bebyggelsefritt avstånd på minst 35 meter till Tyresövägen (väg med motorvägsstandard). Trafikverket bedömer att avståndet bara är ca 20 meter mellan Tyresövägen och den närmsta ytan för handelsändamål och 32 meter till

närmsta byggnad. Stadigvarande vistelse inte ska uppmuntras inom detta område.

Ytterligare åtgärder behövs för att risksituationen ska anses acceptabel. Skyddsplank behöver uppföras i höjd med den västra handelsbyggnaden alternativt behöver bestämmelser införas som reglerar att huvudbyggnads fasad och fönster uppförs i material som klarar eventuell olycka på vägen. Åtgärder som uppmuntrar till stadigvarande vistelse (bland annat skärmtak) bör då utgå ur planen. Det bör finnas ett avåkningsskydd för aktuell sträcka på Tyresövägen. Avåkningsskydd ska placeras utanför planområdet. Att frågan har hanterats måste framgå i planbeskrivningen och vem som ansvarar för att bekosta och uppföra avåkningsskyddet i genomförandebeskrivningen. Frågan ska regleras i avtal mellan Trafikverket och staden innan planen antas.

Med anledning av det korta avståndet mellan utomhusförsäljning och Tyresövägen, anser Länsstyrelsen att det i planbestämmelserna behöver säkerställas möjligheter att utrymma från utomhusförsäljningen genom huvudbyggnaden.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Ett avåkningsskydd för aktuell sträcka på Tyresövägen ska uppföras utanför planområdet. Vilken typ av avåkningsskydd ska stämmas av med Trafikverket. Ett avtal mellan staden och Trafikverket ska upprättas och tecknas innan detaljplanen antas.*

*Detaljplanen medger inte huvudbyggnad närmare Tyresövägen än 40 meter. I detaljplanens norra del medges ett skärmtak vid utomhusförsäljningen och en carport. Därför ska plank uppföras mot Tyresövägen intill dessa ytor. Det ska sluta tätt mot mark och fungera för att hindra pölbrand. Plank ska uppföras som säkerhetsskydd vid försäljningsyta innan byggnaden uppförs. Möjlighet till utrymningsväg ska finnas från försäljningsyta och genom byggnad. Exploateringskontoret ansvarar för att avåkningsskydd anordnas utanför planområdet vid den del av Tyresövägen som kan utgöra risk enligt Trafikverket.*

#### **Buller och vibrationer**

Ett flertal berörda anser det inte rimligt att anta att trafikbullret kommer minska vid en ökad trafikering av Sköndalsvägen. De menar att kommunen bör erbjuda samtliga fastighetsägare mot Sköndalsvägen att åt dessa byta ut nuvarande plank i tomtgräns mot nya plank som även är bullerdämpande. Detta bör göras innan arbetet startas inom planområdet.

I yttranden har synpunkter på de planerade byggnadernas dämpande egenskaper framkommit. Önskemål om att bekosta nya, effektiva och framför allt högre bullerplank mot berörda fastigheter samt att upprätta ett bullerplank/bullervall (jordvall) mot Tyresövägen har framkommit.

Berörda uttrycker oro för höga ljudnivåer från kundvagnar på parkeringen vilket de tycker bör åtgärdas med bullerplank eller annan lösning mot Sköndalsvägen.

Ett flertal berörda har idag problem med vibrationer med den tunga trafik som passerar på Sköndalsvägen. De berörda känner stor oro på hur denna ökade trafik på sikt kommer att påverka deras fastigheter.

Berörda uttrycker oro för att den sankta marken kan medföra stora pålningsarbeten som kommer att bli dyrt och föra ett fruktansvärt oväsen. De frågar sig hur deras hus och husgrunder kommer att påverkas av pålningsarbetet och av alla tunga transporter som de redan idag känner av.

Oro finns också för att vibrationer av husen vid Konditorsvägen kommer öka. De berörda anser att den nya hastigheten bör hållas till 30 km/h för att minska buller och vibrationer.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*De befintliga bostadshusen söder om Sköndalsvägen är i dagsläget utsatta för höga trafikbullernivåer från Tyresövägen och Nynäsvägen. Med nya handelsetableringar i planområdet dämpas det bullret något. Den tillkommande trafiken på Sköndalsvägen medför att bullernivåerna efter detaljplanens genomförande inte förändras nämnvärt. De maximala ljudnivåerna på Sköndalsvägen förändras inte.*

*Den bullerutredning som gjorts i samband med detaljplanearbetet visar att dagens bullernivåer överskrider riktlinjerna för fastigheterna närmast planområdet. I och med detaljplanens genomförande kommer bullernivåerna att minska med 1-2 dBA för de närmast liggande villorna. Detta trots de tillkommande ljuden från handelsetableringen. Den planerade bebyggelsen får alltså en viss bullerdämpande funktion.*

*Handelsetableringen bedöms ge en marginell ökning av vibrationerna för boende längs Sköndalsvägen. Detta då handeln medför ca 15-20 tunga transporter per dygn, varav en del av är samtransporter med fordon som redan idag trafikerar Sköndalsvägen, att jämföra med busstrafiken som idag omfattar ca 320 bussar per dygn genom korsningen Sköndalsvägen/Perstorpsvägen. Ökningen av personbilstrafiken ger ingen märkbar effekt på vibrationerna.*

*Den nya detaljplanen har möjliggjort för uppförande av plank för att reducera buller från verksamheten. Cykelförråd och kundvagnsgarage kan också innebära en dämpning av buller.*

*Vibrationsproblemen uppstår främst när tung trafik passerar en svacka i Sköndalsvägen vid korsningen med Perstorpsvägen. Trafikkontoret har åtgärdat svackan. Inga nya anmälningar har inkommit därefter.*

#### **Handel**

I planförslaget skulle områdena närmast Sköndal vara underförsörjda på dagligvarubutiker. Detta påstående stämmer inte alls med verkligheten enligt inkomna yttranden. I Sköndals centrum och närliggande centrum finns minst 15 livsmedelsbutiker av olika storlek och sortiment inom 3 km från planområdet. Därtill finns större handelsplatser inom rimliga avstånd från planområdet. Området är således inte alls underförsörjt på livsmedelsbutiker. Genom etableringen skulle vissa centrum kunna få kännbara konsekvenser vilket påverkar främst pensionärer och personer utan bil eller med nedsatt rörelseförmåga som vill handla när sin bostad.

Områdets behov av handel är redan tillrättat, och den sorts handel som planeras finns redan i området. Det uttrycks en rädsla för att Sköndals centrum kommer urholkas om planen genomförs.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Området ligger mycket strategiskt för handel, inom en radie av cirka 3 kilometer från Sköndalsavfarten bor omkring 80 000 personer. Områdena närmast Sköndal är enligt handelsutredning underförsörjda på dagligvarubutiker. Nästan alla boende i Sköndal kommer att passera det nya handelsområdet. Med nya gång- och cykelvägar inom planområdet samt cykelparkeringar innebär det att förutsättningarna förbättrats för besökande och personal att gå eller cykla till den nya handelsetableringen.*

*I närheten av planområdet finns flera butiker som kommer att påverkas av en etablering av en ny mataffär. Enligt en handelsutredning som tidigare gjorts i samband med planarbetet bedöms främst Sköndals centrum, Gubbängens centrum och Hökarängens centrum kunna påverkas. Plantagens etablering bedöms inte ha någon påverkan på omgivande handel. Utöver konkurrensen har nya konsumtionspreferenser påverkan på handelsmönstret: handla billigt, handla rationellt, handla upplevelser och handla på vägen till och från arbetet/fritiden.*

*Enligt den handelskonsekvensanalys som har gjorts i samband med planarbetet klarar de omkringliggande livsmedelsbutikerna den konkurrens detaljplanens genomförande innebär. En ny handelsetablering av en lågprisbutik kan dessutom stärka konkurrensen och resultera i lägre priser på livsmedel för boende i Sköndal, enligt analysen.*

*Stockholm växer och förändras och det råder bostadsbrist i regionen. Handelsetableringen i Sköndal är kopplad till en evakuering av befintliga butiker som är lokaliserade till platser där Stockholms stad anser det lämpligare med bostäder. Stadsbyggnadskontoret anser att lokaliseringen av handelsplatsen motiveras av behovet av nya bostäder.*

#### **Trafik – kapacitet**

Remissinstans anser att Sköndalsvägens anslutning mot huvudvägnätet i grunden är olämplig. Lokalvägen ansluter mot en av- respektive påfartsramp tillhörande en stadsmotorväg. Trafikverket befarar att en ökad trafik kan medföra ökning av olyckor. Ett övergångsställe på en stadsmotorväg är olämplig och en planskildhet bör övervägas i samband med exploateringen.

Flera berörda påpekar att etablering av en handelsplats skulle innebära en påtagligt negativ inverkan på trafiken. De menar att Sköndalsavfarten är redan idag synnerligen hårt belastad av trafik och många gånger är det svårt att komma ut och in till Sköndal med personbilar, lastfordon och även för kollektivtrafiken.

Att det skulle uppstå kortare köer i Sköndalsvägens anslutning mot Trafikplats Gubbängen i rusningstrafik som avvecklas relativt omgående stämmer inte alls med de berördas erfarenhet av nämnda trafikförhållanden. Köbildningen är frekvent och långvariga stopp uppstår kontinuerligt.

Att beräkna framtida förväntade trafikflöden baserade på parametrar som inte är uppdaterade utan endast uppskattade för att bedöma om det befintliga vägnätets kapacitet klarar den ökade trafikmängden anses felaktigt. Att inte utföra nya aktualiserade mätningar 2014 som ligger till grund för bedömningen av framtida trafikflöden efter handelsetableringens färdigställande anses vara en kraftig underskattning. En ny trafikräkning bör utföras som underlag för beräknade framtida trafikflöden vilka sedan kan adderas till de trafikflöden som den föreslagna handelsetableringen förväntas generera. Därefter kan ett ställningstagande göras gällande om det befintliga vägnätets kapacitet överskrids eller ej.

Berörda anser att förslaget måste avvakta tills trafiksituationen med kompletterande leder och avfarter utretts, byggs och tagits i bruk innan planläggningen kan fortsätta. Trafiksituationen innebär redan idag (vid så kallat noll-alternativ) trafikstockning. Vid utbyggnad enligt planförslaget skulle trafikstockningen öka väsentligt med ökad trafikfara för besökare, allmänhet och boende samt negativ miljöpåverkan med tillkommande oacceptabla konsekvenser för människors hälsa av buller och avgaser för boende i angränsande område och närområdena, för elever, lärare och föräldrar på närbelägna skolor- och förskolor besökare till området och allmänheten som färdas på Sköndalsvägen, Nynäsvägen och Tyresövägen. Man anser att trafiksituationen kommer även att få icke önskvärda konsekvenser för service och övrig detaljhandel i Sköndals Centrum och övriga närcentrum i närliggande område på grund av trafikstockning och framkomlighetsproblem.

Uppgiften att biltrafiken skulle öka med 800 fordon som anges i planhandlingarna ifrågasätts. Vilka bedömningsunderlag ligger till grund för uppgiften, vilka parametrar har beaktats vid denna bedömning samt vem/vilka som har gjort bedömningen, är frågor som ställs. Man ifrågasätter att byggherren Axfood har varit uppdragsgivare och därmed bekostat trafikutredningen (utförd av M4Traffic år 2013), vilket måste beaktas då byggherren Axfood inte är objektiv till målsättningen med planen vilket minskar trafikutredningens trovärdighet i synnerhet när källor saknas för väsentliga uppgifter som trafikutvecklingsprognos och metod för gjorda bedömningar/slutsatser. Man ifrågasätter gjorda bedömningar och bristande motivering.

Antalet nya p-platser, 250 st. inklusive personalparkering, bedöms av berörda vara underdimensionerade för den föreslagna verksamheten. De menar att det kommer generera kännbar köbildning i anslutningen från Sköndalsvägen mot Trafikplats Gubbängen under rusningstrafik.

Trafikutredningen visar att ramperna till Nynäsvägen och Tyresövägen får en ökad belastning. Trafikverket anser att prognos för 2030 bör användas.

Antalet varuleveranser i trafikutredningen anses underskattade. För att handelsområdet ska ha ekonomisk bäring behövs det en helt annan trafikmängd än den som redovisas i förslaget för att uppnå god lönsamhet och då ökar trafiken markant enligt yttrande. Därför anses trafikutredningen behöva göras om.

För att minimera påverkan på trafikflödet av tunga transporter på Sköndalsvägen bör planförslaget omarbetas så att godstransporter till och från



handelsetableringen kan köra in på området i höjd Spettekaksvägen och därefter gå bakom förslagen handelsetablering parallellt med Tyresövägen fram till Willys anser berörd. De menar att detta kan minska olycksrisken.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Korsningen Sköndalsvägen/Trafikplats Gubbängen är idag utformad med väjningsplikt för trafik från Sköndalsvägen. Under planarbetet har alternativa utformningar studerats såsom en utformning som cirkulationsplats. En förändrad utformning har dock avfärdats som olämplig bland annat på grund av nedsatt framkomlighet för trafik på trafikplatsens ramper. En ökad framtida trafik längs motorvägsramperna vid anslutningen från Sköndalsvägen kommer att göra det svårare att ta sig ut från Sköndalsvägen särskilt under fredag mellan kl 16-17 då trafiken är som störst. Staden delar Trafikverkets uppfattning om övergångsställe på Tyresövägen, men menar att detta är Trafikverkets åtagande och något som bör ordnas oavsett tillkomst av handelsetablering.*

*Trafikalstringen till handelsområdet bedöms totalt uppgå till ca 1 750 fordonsrörelser per vardagsdygn. Beräkningen är baserad på antagande att varje parkeringsplats för besökande omsätts 3,5 gånger per dygn. Trafikökningen bedöms bli ca + 800 fordonsrörelser per vardagsdygn på Sköndalsvägen väster om handelsområdet, samt ca + 500 fordonsrörelser per vardagsdygn på Sandåkravägen.*

*Trafikökningen längs Sköndalsvägen och Sandåkravägen, till följd av handelsetableringen, bedöms innebära rimliga trafikmängder med avseende på gatornas utformning och funktion.*

*Framkomligheten i omgivande vägnät under rusningstrafik indikeras bli godtagbar med tillkommande trafik till planerad handel. Högst belastning får anslutningen från Sköndalsvägen mot ramperna i Trafikplats Gubbängen, i övrigt lokalvägnät och under övriga tider blir belastningen fortsatt låg.*

*Framkomligheten i anslutningen från Sköndalsvägen mot trafikplatsen blir med handelsetableringen något nedsatt under rusningstrafik jämfört med dagens situation. Vid tillfällig köbildning på Sköndalsvägen begränsas även framkomligheten i utfarten från Spettekaksvägen. Kapaciteten är tillräcklig för att avveckla köer även under eftermiddagens maxtimme. Den beräknade belastningen visar en godtagbar framkomlighet enligt vanligen använda kriterier för tätort.*

*Enligt trafikutredningen bedöms framkomligheten som godtagbar standard. Uppräkning till 2030 har inte gjorts. Detta är inte praxis i planarbetet. Uppräkning till 2030 bedöms vara osäker eftersom biltrenden är oviss och teknikutvecklingen positiv.*

*Plantagen beräknar under högsäsong (april-juni) 20-22 leveranser per vecka. Av dessa sker 6-10 nattetid. Under mellansäsong sker ca 13 leveranser och under lågsäsong ca 5-10 leveranser per vecka. En mindre del av dessa transporter sker nattetid. Axfood beräknar ca 11-13 fordon per dag med leveranser sker med 12 meter fordon. Stadsbyggnadskontoret ser ingen anledning att ifrågasätta uppgifterna.*

*Antalet parkeringsplatser har vägts mellan konsekvenser för trafiken på det lokala vägnätet, risken för parkering på det lokala vägnätet, handelns behov och markutnyttjande. Stadens riktvärden är rekommendationer och tillämpas utifrån varje detaljplans specifika förutsättningar.*

*Nynäsvägen är en statlig väg där Trafikverket är väghållare. Staden har inte rådighet över statliga vägnätet. Vägnätet kring avfarterna är redan idag så komplicerat att ytterligare åtgärder på befintligt vägnät anses olämpligt.*

### **Gestaltning**

Några berörda anser att krav bör ställas på huskropparnas utformning som tar mer hänsyn till befintlig bebyggelse och parkstråk. Man kan inte acceptera att Axfood eller Plantagen tillåts uppföra standardbyggnader. Willysbyggnaden med sin logotypskylt är anskrämliga. I planbeskrivningen står det att byggnaderna tillåts en höjd om 10 meter vilket enligt berörda inte alls passar in i områdets småskalighet i trädgårdsstaden.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget har utvecklats positivt sedan samråd. Föreslagen bebyggelsestruktur, byggnadshöjder och volymer bedöms vara väl anpassade utifrån förutsättningarna. Byggnaden ska uppföras enligt planbeskrivningens gestaltungsprinciper. Slutgiltig utformning sker vid bygglovsprövning.*

### **Utsikt**

Några boende närmast området menar att de kommer förlora den nuvarande utsikten mot natur. De anser det därför av yttersta vikt att området utanför fastigheten kommer tas till stor del i beaktande vid planeringen av området. Här bör planeringen också möjliggöra att de mindre attraktiva områdena såsom asfalteringar och affärsbyggnader döljs ur den direkta utsikten och en grön utsikt bibehålls. Ljussättningen bör även beaktas för att skapa en vacker utsikt.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att utsikten kommer att förändras. Förslaget har bearbetats så att plank kommer att gestaltas med möjlighet för växtlighet. Plank mot Sköndalspåfarten ska utföras så att grönska, klätterväxter och belysning ska ge ett trevligt och varierat uttryck samt mot Sköndalsvägen kommer finplantering utföras.*

### **Ekonomisk skada**

Några boende närmast området anser att de kommer att lida av att deras hus riskerar minska i värde då utsikten försämras (natur till handel). De anser att värdeminskningen kan kompenseras kontant eller genom tilldelning av tomträtt. Ett eventuellt framtida bullerplank riskerar att bli ett klotterplank, vilket skulle medföra ekonomisk skada för de med hus i området. Boende är även oroliga för att den nya handelsetableringen kommer medföra stor insyn från besökande, och vill därför ha ersättning för att upprätta en ny entré mot andra sidan av sitt hus.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Det är flera faktorer som påverkar fastighetspriser vilket gör det svårt att bedöma på vilket sätt planens genomförande kan påverka fastighetspriser i närområdet. Stadsbyggnadskontorets ambition är att den nya handelsplatsen*

*ska ha en god utformning. Mellan handelsplatsen och bostäderna finns en skyddande allé som minskar insyn från handelsplatsen. På handelsplatsen kommer nya trädplanteringar och cykel- och kundvagnsgarage uppföras som bidrar till att ytterligare minska insynen. Stadsbyggnadskontoret har i planärendet ställt allmänna mot enskilda intressen samt även enskilda mot enskilda intressen. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att den eventuella skadan inte är större än vad som skäligen bör tålas.*

### **Luftpartiklar**

Enligt planbeskrivningen ligger halterna i det undre tröskelvärdet för miljökvalitetsnormen och planen bedöms ge en ringa ökning av föroreningshalten i luften såtillvida att det övre tröskelvärdet inte överskrids. Trafikverket anser att detta bör förtydligas och att då man bygger nytt ska miljökvalitetsnormerna efterlevas.

Flera berörda uppmärksammar att Plantagen räknar med ca 20–22 leveranser per vecka under högsäsong och att Willys beräknar ca 11-13 leveranser per dag med 12 metersfordon. De menar att det är berättigat att ställa frågan hur en permanent placering såsom föreslagen handelsetablering kommer att försämra luftkvaliteten och därmed boendemiljön närmast handelsplatsen, med ökade utsläpp av smuts och avgaser, med tanke på den ökning i tunga transporter som handelsetableringen medför. Att leda in ytterligare trafik kommer att försämra luftkvaliteten ännu mer. I dagsläget utgör skogsdungen ett skydd mot föroreningar i form av avgaser från Tyresövägen. En utredning av befintliga förhållanden gällande luftburna föroreningar, såsom exempelvis avgasutsläpp, efterfrågas. Det finns heller inga uppgifter om hur mycket dessa föroreningar kommer att öka efter att den föreslagna handelsetableringen öppnats.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planens genomförande medför att ökningen av föroreningshalten i luften är ringa. Den ökande andelen trafik är inte i sådan omfattning att övre tröskelvärdet överskrids. Frågan har stämts av med miljöförvaltningen. Den planerade bebyggelsen föreslås inte vara slutet och på ett sådant avstånd från väg att luften kommer att kunna ventileras bort. Föreslagen bebyggelse bedöms inte medföra att miljökonsekvensnormerna för luft överskrids.*

### **Naturvärden**

Några berörda påpekar att den typ av unga triviallövskogar som finns i området kan vara viktig för många fåglar och insekter. De menar att de sönderfallande sälarna har stor betydelse för vedinsekter och är ett skafferi för hackspettar. Området har ingen större betydelse för de av staden utpekade habitatnätverken men det hindrar inte att det har stor betydelse lokalt. Rådjur och harar vistas tillfälligtvis i området. Området är även hemvist för ekorrar och en mängd olika fågelarter. Även om dessa djur inte är utrotningshotade eller rödlistade så är det angeläget att värna om deras boplatser. Dessa arter berikar området och värdesätts mycket av de boende. De berörda skulle också gärna se att en ekosystemtjänstanalys gjordes.

I yttrandena framkommer det att ängen länge har använts som snöupplag vintertid. Man menar att återställande av ängen har blivit sämre för varje år och undrar om det är medvetet för att kunna hävda att den är olämplig för rekreation.

Berörda påpekar att några kompensationsåtgärder inte har redovisats i planhandlingarna. Man undrar vilka bedömningar som ligger till grund för avsteg från policyn om kompensationsåtgärder för att säkerställa tillgång till öppna och gröna ytor för allmänhetens rekreativsmöjligheter.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*I Artportalen finns inga inrapporterade fynd av rödlistade fåglar, grod- och kräldjur, insekter, växter, lavar, mossor eller svampar inom fastigheten. Stadsbyggnadskontoret inser att förändringen från grönområde till handelsplats blir stor, inte minst för de boende i närheten. Det anses ändå motiverat att pröva platsen för handel, utifrån att planläggning för bostäder ligger bakom behovet att omlokalisera handeln. Sedan samråd har andelen kvartermark minskat så att en del parkyta kvarstår i den östra delen av planområdet. Alléträden längs Sköndalsvägen är biotopskyddade och sparas.*

*Ekosystemtjänster är ett relativt nytt begrepp inom stadsplanering som har börjat användas i områden med hög miljöprofil, t ex Norra Djurgårdsstaden. Det har inte bedömts behövas för det aktuella projektet och är inget som lagstiftningen kräver.*

*Som grönkompensation kommer gång- och cykelvägen öster om planerad handelsetablering samt eventuellt gångvägen på norra sidan Tyresövägen att rustas upp. Även den planerade gång- och cykelvägen söder om handelsetableringen bör ingå i kompensationen.*

#### **Dagvatten**

Några berörda påpekar att eftersom att Drevviken är så näringsrik så är den även mycket känslig för ett tillskott av näringssalter. Samtliga ämnen kommer att öka även med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Det tillkommer vid en handelsetablering tre förorenade ämnen. De har svårt att se att man med åtgärder nästan kommer ner till den årsbelastning som gäller för dagens situation. Man menar att den totala belastningen ökar vilket borde framgå i planbeskrivningen. Då nederbördsmängderna förväntas öka med upp till 30 % i och med klimatförändringarna måste detta tas med i beräkningarna. De berörda undrar om man inte räknat på för låga nederbördsmängder.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Från handelsanläggningen renas hälften av dagvattnet via öppna dagvattenanläggningar, till exempel diken, översvämningsbara ytor samt avledning och återanvändning av vatten till trädplanteringar. Den andra hälften renas via sedimentation i fördröjningsmagasin samt via oljeavskiljare. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenade ämnen inte ska tillföras Drevviken i föreslagen dagvattenhantering. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Detaljplanen begränsar inte omfattningen av fördröjningsmagasin och svackdiken. Möjlighet finns att hantera ökade dagvattenflöden med tanke på framtida klimatförändringar. Stadsbyggnadskontoret ser ingen anledning till att ifrågasätta framtiden dagvattenhantering.*

## Geoteknik

En remissinstans anser att platsens lämplighet avseende markstabilitet ska utredas i planprocessen. Geotekniska utredningar bör därför vara framtagna i detaljplanprocessen och inte först i bygglovskedet.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Enligt geotekniskt utlåtande (Tyréns 2014-02-14) är det möjligt att bebygga den aktuella platsen. De planerade byggnaderna inom området bedöms lämpligen grundläggas med slagna betongpålar.*

## Synpunkter inkomna under utställning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under utställningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### Remissinstanser

#### Länsstyrelsen

##### Riskhänsyn

Planområdet är beläget invid Tyresövägen, som är rekommenderad transportled för farligt gods. Länsstyrelsen anser generellt att ett bebyggelsefritt område om minst 25 meter ska hållas mellan transportled för farligt gods och bebyggelse och att stadigvarande vistelse inte ska uppmuntras inom detta område. På plankartan har några av förslagen förts in som bestämmelser; att huvudentréer och luftintag inte får placeras mot Tyresövägen samt villkor för bygglov att ett två meter högt plank (skyddsplank) som sluter tätt mot mark och är obrännbart ska uppföras som pölskydd om öppenarea uppförs.

Länsstyrelsen anser att ytterligare åtgärder behövs för att risksituationen ska anses acceptabel. Oavsett om det uppförs ett skärmtak över utomhusförsäljning behöver ett skyddsplank uppföras i höjd med den västra handelsbyggnaden. Alternativt behöver bestämmelser införas som reglerar att huvudbyggnads fasad och fönster ska utföras i material som motstår påverkan från eventuell olycka på vägen. I detta fall behöver åtgärder som uppmuntrar till stadigvarande vistelse (bland annat skärmtak) utgå ur planen. Vidare behöver det finnas ett avakningsskydd för aktuell sträcka på Tyresövägen. Ett avakningsskydd kommer att vara beläget utanför planområdet och omfattas därför inte av detaljplanen. Väghållaren (Trafikverket) behöver kontaktas för denna fråga. Det behöver av planbeskrivningen framgå att frågan har hanterats och av genomförandebeskrivningen framgå vem som ansvarar för att bekosta och uppföra avakningsskyddet.

Med anledning av det korta avståndet om cirka 20 meter mellan utomhusförsäljning och Tyresövägen, anser Länsstyrelsen att det i planbestämmelserna behöver säkerställas möjligheter att, i händelse av olycka på vägen, utrymma från utomhusförsäljningen genom huvudbyggnaden.

##### Markstabilitet

Länsstyrelsen anser att platsens lämplighet avseende markstabilitet ska utredas i planprocessen. Geotekniska utredningar bör därför vara framtagna i detaljplanprocessen och inte först i bygglovskedet.

### Planbestämmelsernas utformning

I planen föreslås ett villkor för bygglov om öppenarea (skärmtak) uppförs. Det är dock inte säkert att alla byggnadsåtgärder kommer att utföras samtidigt. För det fall att huvudbyggnaden uppförs i ett första skede och skärmtak uppförs i ett senare skede kan möjligheterna att ställa villkor för lov redan vara uttömda. Länsstyrelsen är tveksam till att det finns stöd i PBL för att hävda villkor för bygglov för en åtgärd som utförs efter att fastighetens användning har ändrats väsentligt. Vidare bör en bestämmelse om villkor för lov införas som en administrativ bestämmelse.

### Trafikverket

#### Riksintresse och farligt gods

Området angränsar till väg 73, Nynäsvägen och väg 229, Tyresövägen. Dessa vägar är av riksintresse för kommunikationer, vilket ska framgå av planbeskrivningen och är primär transportled för farligt gods vilket innebär att vägen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttandet av anläggningen. Trafikverket anser att det ska finnas ett bebyggelsefritt avstånd på minst 25 meter från ramperna på Nynäsvägen samt 35 meter till väg med motorvägsstandard, Tyresövägen. Trafikverket bedömer att avståndet till byggnad från ramp, Nynäsvägen är över 30 meter men däremot är avståndet ca 20 meter till Tyresövägen till den närmsta ytan för handelsändamål respektive ca 32 meter till närmsta byggnad. Trafikverket saknar avåkningsskyddet i planbeskrivningen där det bara framgår att plank ska uppföras mot Tyresövägen.

### Buller

Trafikverket anser att prognossiffror från 2030 ska användas och givetvis ska den tillkommande trafiken läggas till. När det gäller arbetsplatserna anser Trafikverket att plan en bör säkerställa att riktvärdena för buller inomhus inte överskrids samt att befintliga bostäder inte får försämrade bullersituation. Om avsteg från dessa riktvärden tillämpas anser Trafikverket att kommunen ansvarar för de eventuella bullerstörningarna är planerade verksamheter kan komma att utsättas för.

### Luftmiljö

Enligt planbeskrivningen ligger halterna i det undre tröskelvärdet för miljö kvalitetsnormen och planen bedöms ge en ringa ökning av föroreningshalten i luften så tillvida att det övre tröskelvärdet inte överskrids. Trafikverket anser att detta bör förtydligas och att då man bygger nytt ska miljö kvalitetsnormerna efterlevas.

### Trafikalstring

Trafikverket anser att prognos för 2030 ska användas för Nynäsvägen och Tyresövägen för att bedöma belastningen och i förlängningen visa på erforderliga åtgärder. Trafikverkets prognos visar på för Tyresövägen 46 100 fordon per årsmedeldygn samt för Nynäsvägen 96 900 fordon per årsmedeldygn. Siffror för övriga lokalvägar bör även de ha en utblick mot år 2030.

Anslutningen av Sköndalsvägens anslutning mot huvudvägnätet är i grunden olämplig. Lokalvägen ansluter mot en av- respektive påfartsramp tillhörande en stadsmotorväg. Trafikverket befarar att en ökad trafik kan medföra ökning av olyckor.

Ett övergångsställe på en stadsmotorväg är olämplig och en planskildhet bör övervägas i samband med exploateringen.

För övrigt ser Trafikverket att exploateringen kommer att öka trafiken förbi Sandåkraskolan med ca 500 fordon per dygn vilket påverkar trafiksituationen negativt vid skolan och åtgärder kan behövas.

Eventuella åtgärder till följd av denna detaljplan ska bekostas av annan än Trafikverket och ska regleras i avtal mellan Trafikverket och staden innan planen antas.

#### **Trafikförvaltningen**

Det är positivt att en ny gång- och cykelväg inrättas. Den bör ansluta väl till befintlig kollektivtrafik och dess hållplatser i området. Den in- och utfart som planeras till handelsplatsen bör ses över samt den trafik som handelsplatsen genererar så att den inte påverkar kollektivtrafikens framkomlighet negativt.

#### **Övriga remissinstanser**

##### **Skanova**

Teliasonera Skanova Access AB (Skanova) har inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

##### **AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad**

Ingen erinran, varken servitut eller ledningsrätt behöver upprättas.

##### **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

#### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

##### **Privatpersoner (2 st.)**

1. Vibrationer i huset på grund av tung trafik på Sköndalsvägen. Fara finns också att större sättningar kommer att uppstå.
2. Risk för sättningar i huset på grund av pålningsarbetet i det planerande grundarbetet för den nya handelsplatsen.
3. Utformningen av in/utfart till handelsplatsen med eventuell förhöjning kan såklart orsaka vibrationer på samma sätt.
4. Önskvärt att hastighetsbegränsa till 30 km/h istället för 50 km/h.
5. Handelsplatsens hårda parkering och minskade grönska kommer att ge högre ljudnivåer för oss, troligtvis, då vår fastighet ligger mellan handelshusen. Varför vi önskar ett bullerplank vid Tyresövägen mellan handelshusen!
6. Övrigt ses handelsplatsens etableringsskäl som att ge oss bättre service tillrättalagt. Service måste väl innebära större variation samt bättre tillgång? Inget av detta uppnås i denna nya handelsetablering av en ny livsmedelsbutik. Bättre att placera livsmedelsbutiken vid Larsboda.

## Privatpersoner (2 st.)

### Trafiksituation och relevans i använda siffror

Enligt trafikutredningen baseras uträkningarna på uppgifter insamlade 1999. Dessa siffror är 15 år gamla. Befolkningen i Stockholm ökar med ca 20 000 personer per år enligt stadens egna uppgifter. Då kan man, obeaktat att befolkningsökningen inte varit konstant, anta att de siffror som använts inte är relevanta.

Sammantaget kan man med stor säkerhet säga att siffrorna från 1999 är helt utdaterade. Enligt siffror i första planförslaget från 2011, var belastningen för påfartsrampen mot Nynäsvägen/Tyresövägen uppskattad till 90 % av dess kapacitet vid 5500 fordon. Läger man till de 780 fordonsrörelser som ni anger i trafikutredningen landar belastningen en bit över 100 %. Då detta är den huvudsakliga in/utfarten till Sköndal bör detta anses oacceptabelt. 780 trafikrörelser per dygn är lågt räknat. Vi föreslår att man hittar en lösning för en ny in/utfart till Sköndal i samband med etableringen från Tyresövägen. Trots ny beläggning på Sköndalsvägen kvarstår vibrationerna i villorna.

Sammanfattningsvis kan inte Sköndalsvägen fungera som matarväg till en stor handelsetablering.

### Buller och fasader

Man kan begära att ett bullerplank uppförs mot Tyresövägen. Man kan även anta att det kommer medföra höga ljudnivåer från kundvagnar på parkeringen vilket bör åtgärdas med bullerplank eller annan lösning mot Sköndalsvägen. Krav bör ställas på huskropparnas utformning som tar mer hänsyn till befintlig bebyggelse och parkstråk.

### Sammanfattning

Man bör vid en etablering så nära befintliga bostäder visa betydligt större hänsyn till de boende än vad som gjorts. Man kan också ifrågasätta relevansen i en etablering av Axfood/Willys då de redan har en butik i Sköndal, en i Skarpnäck i anslutning till Norra Sköndal samt en stormarknad knappt 6 km bort.

## Privatpersoner (2 st.)

### Utseende

Ur ett rent estetiskt perspektiv så är de planerade byggnaderna rent utsagt anskrämliga. Willys logotypskylt sticker verkligen i ögonen. En mer utvecklad formgivning som smälter bättre in i naturen än de rena typhusens blockform. Förslagsvis trädetaljer i fasad, glaspartier eller mera sofistikerade metallval.

### Buller

Byggnadernas dämpande egenskaper har vi mycket svårt att se då stora ytor mellan byggnaderna (parkering) planerats. Bekosta nya, effektiva och framför allt högre bullerplank mot berörda fastigheter. Upprätta en bullervall (jordvall) mot Tyresövägen.

### Trafik

Endast "måttliga" trafikökningar förväntas på Perstorpsvägen, vilket vi har svårt att se. Vår uppfattning är att de allra flesta besökande hemmahörande i Farsta, Trångsund, Stortorp och Skogås kommer att ta Perstorpsvägen. Den går dessutom förbi en skola som har problem med för stor beläggning vilket torde



leda till att den i framtiden kommer att utökas. Trafiken på påfarterna till Tyresö- och Nynäsvägen upplevs redan i dagsläget som problematisk.

#### Privatpersoner (2 st.)

1. Vår fastighet har direkt utsikt över området innebär detta att vi kommer förlora vår nuvarande rogivande utsikt från frukostbordet samt vår arbetsplats. Vi anser att ni bör planera för att grönområden inom bebyggelsen läggs för att skapa en vacker utsikt året runt för de fastigheter som har direkt utsikt mot området.

2. Nuvarande träd- och buskpartierna mot Tyresövägen framför vår fastighet kommer tas bort och Tyresövägen ger idag ett skydd mot trafikbullret från Tyresövägen samt skymmer biltrafiken. Vi yrkar på att bullerplank sätts upp längs Tyresövägen mot handelsområdet för att motverka bullret och även skymma trafikleden. Växtlighet bör också planeras in längs bullerplanket mot Sköndalsvägen.

3. Cykelvägen närmast Sköndalsvägen kommer upp högt i nivå vilket kommer skapa en insyn i vår fastighet och vi anser att detta bör motverkas.

4. Vi kommer lida personlig ekonomisk skada vid antagandet av denna plan då vi i dagsläget har vår ingång i fastigheten mot planområdet. Vi kommer också känna oss iakttaga av personer som rör sig på handelsområdet. Vi anser oss därför tvungna att skapa en ingång till fastigheten från andra sidan mot Konditorsvägen och stänga igen ingången mot planområdet. Vi skulle då skapa en tydligare baksida och inte framsida som i dagsläget mot detta område. Den nya baksidan skulle då befinna sig helt i marknivå. Vi kommer att behöva göra en tillbyggnad av fastighetens kortsida på ca tre meter åt väster samt öppna upp inomhus mot denna tillbyggnad där vi skulle kunna skapa den nya ingången och hallen. Detta en stor ekonomisk skada till följd av planförslaget för att vi ska kunna nyttja fastigheten på ett behagligt sätt och vi yrkar därför på att dessa kostnader ersätts.

5. Vi anser det inte rimligt att anta att trafikbullret kommer minska vid en ökad trafikering av Sköndalsvägen. Kommunen bör erbjuda samtliga fastighetsägare mot Sköndalsvägen att åt dessa byta ut nuvarande plank i tomtgräns mot nya plank som även är bullerdämpande. Detta bör göras innan arbetet startas inom planområdet.

6. Då vårt kontor vetter mot planområdet och hemarbete sker till viss del vill vi även ha en dialog angående den bullerstörning som kommer ske under arbetet på planområdet då detta kan hindra möjligheten för oss att utföra vårt arbete.

7. I en tidigare skrivelse yrkade sakägare gemensamt om ersättning pga. värdeminskning av fastigheterna till följd av beslutet. Detta bifölls inte, men som boende närmast området anser vi inte bedömningen och beslutet till den tidigare skrivelsen är riktig i just detta enskilda fall. Vi yrkar därför på ersättning från kommunen för den värdeminskning som kommer vara betydlig och orsaka skada. Vi anser det rimligt att ersätta denna värdeminskning kontant eller genom tilldelning av tomträtt.

8. Vi anser inte att utredningsarbetet har uppnått en korrekt förståelse för den nuvarande trafiksituationen i rusningstrafik och hur detta kommer skapa akuta

problem då handelsområdet etablerats. Redan idag skapas köer längs hela Sköndalsvägen till Perstorpsvägen. Att anlägga ny infart till Sköndal från Tyresövägen skulle lösa flertalet av problem som den aktuella planen medför. Den nuvarande vägsträckan mellan Spettekaksvägens infart och Perstorpsvägens infart skulle kunna tas bort och detta område där Sköndalsvägen nu ligger skulle kunna göras till ett trädparti som skulle skapa ett visst skydd mot nya handelsområdet.

Vi önskar skriftlig återkoppling följande PUL på samtliga våra synpunkter.

#### **Privatperson**

Promenadstaden som är en översiktsplan för Stockholm och ska koppla samman stadens delar - vilka delar syftar ni på här? Vi har en handelsplats i vårt centrum som vi värnar om och vi inte vill se urholkas. Vi har idag mycket bra dagligvarubutiker inom promenadavstånd.

#### Ny bebyggelse

Hur tänker man när man anlägger en cykel och gångväg så man behöver korsa 3 stycken in- och utfarter i ett handelsområde? Det känns inte trafiksäkert.

#### Gator och trafik

1750 fordonsrörelser per dygn precis utanför fastigheterna utmed Sköndalsvägen kommer att innebära köbildning in till handelsplatsen och ännu mer buller och sämre luft mot vad vi redan har idag. När det gäller luften i området så blir det en klar försämring.

#### Buller, vibrationer

Vi har idag problem med vibrationer med den tunga trafik som passerar på Sköndalsvägen. Vi känner stor oro på hur denna ökade trafik på sikt kommer att påverka våra fastigheter. Trafiklösningen är under all kritik.

#### Transporter

De ökade transporterna med tunga lastbilar till handelsområdet kommer helt klart att innebära betydligt högre bullernivå mot idag.

#### **Privatpersoner (2 st.)**

Föreningen av luften kommer att öka. Vi som bor närmast vägen och våra barn som går i Sandåkraskolan kommer att utsättas oerhört mycket.

Bullernivån lär öka dramatiskt på grund av den ökade trafiken. Redan nu är det problem vid rusningstiderna. Svårt att komma ut från Perstorpsvägen till Sköndalsvägen mot Nynäsvägen.

Rörande den sankta marken så kommer det att medföra stora pålningsarbeten som kommer att dels bli dyrt dels att föra ett fruktansvärt oväsen. Hur kommer våra hus, husgrunder att påverkas både av pålningsarbetet och sedan alla tunga transporter som vi redan nu känner av. Vi ifrågasätter detta fullständigt befängda i att uppföra så mycket stora matvarubutiker.

Varför inte utnyttja den en gång så fina ängen till att uppföra till exempel en boulevad- och varpkastarbana. Låt barnen ha kvar sin terrängbana som de själva anlagt. Se till att snygga upp bland riset och göra en snygg park eller dylikt.

Bilderna i planbeskrivningen är starkt förskönande, man ser inte hur nära Willys kommer att ligga, framför allt till fastigheterna Sockerbagarvägen 1,3, 5 och 7.

Hur kan man ens föreslå att Willys ska vara 10 meter hög. Hur är det anpassat till ett villaområde? Varför inte titta på andra platser som är mer lämpade? Det finns flera olika alternativ att lägga handelsplatserna på. Varför inte utnyttja tomten som var avsedd för biogasanläggningar på väg ut mot Flaten? Där störs inga boende samt ligger bättre till för det nya området Lilla Sköndal. Ett andra alternativ är gräsområdet mellan televerket och Drevviken. Ett tredje alternativ är området är korsningen Sköndalsbrovägen - Perstorpsvägen nedanför Farsta Sjukhem.

Hur stor är risken för värdeminskning på våra hus? Vad blir då kompensationen?

Sen ifrågasätter vi varför vi fick så kort tid på oss att lämna in våra synpunkter och samla in namnunderskrifter.

#### Privatpersoner (2 st.)

Ni har ju inte förändrat samrådsförslaget! Vi hade synpunkter på framtida kaos i utfarten. Vi hade synpunkt på att p-platserna inte skulle räcka till under Plantagens högsäsong.

#### Privatpersoner (totalt 8 st.) med protestlista med 534 namn

Återställandet av ängen efter snösmältningen har försämrats för varje år. Är detta ett medvetet agerande för att ängen ska upplevas otillgänglig så att det ska kunna hävdas att området är olämpligt för rekreation?

#### Befintliga förhållanden

Rådjur och harar vistas tillfälligtvis i området. Området är även hemvist för ekorrar och en mängd olika fågelarter. Även om dessa djur inte är utrotningshotade eller rödlistade så är det angeläget att värna om deras boplatser. Dessa arter berikar området och värdesätts mycket av de boende.

#### Konsekvenser, Behovsbedömning

Både Stadsmuseet och Skönhetsrådet avstyrkte föreslagen detaljplan. Skönhetsrådet ställer sig mycket tveksam till den här typen av externetableringar och har svårt att se hur köpcentrum av det här slaget följer översiktsplanens vision Promenadstaden". De ansåg vidare att staden bör "försöka hitta ett koncept för att integrera verksamheterna i stadsmiljön istället för att låta de bli isolerade enklaver." och att "platsen inte tillförs några gestaltningsmässiga kvaliteter genom förslaget som kan motivera ingreppet i det dalstråk som trots allt är avläsbart i landskapet".

#### Konsekvenser för miljön

Det är ytterst tveksamt om naturmarkens positiva effekter kommer att kunna återskapas på konstgjord väg även om ett antal träd och buskar kommer att planteras i anslutning till den planerade handelsetableringen vid ett eventuellt genomförande av detaljplanen. Detta skulle i så fall resultera i en försämrad boendemiljö för de som bor närmast Sköndalsvägen om den planerade handelsetableringen anläggs.

### Kommersiell service

I planbeskrivning står att det i närheten av planområdet finns flera butiker. Hur kan det i samma planbeskrivning påstås att områdena närmast Sköndal är underförsörjda på dagligvarubutiker?

### Föroreningar

Plantagen räknar med ca 20–22 leveranser per vecka under högsäsong och att Willys beräknar ca 11-13 leveranser per dag med 12 m fordon. Det är därför berättigat att ställa frågan hur en permanent placering såsom föreslagen handelsetablering kommer att försämra luftkvaliteten och därmed boendemiljön närmast handelsplatsen, med ökade utsläpp av smuts och avgaser, med tanke på den ökning i tunga transporter som handelsetableringen medför. Att leda in ytterligare trafik kommer att försämra luftkvaliteten ännu mer. Det är redan nu kaos i trafiken vissa tider på dagarna vid korsningen Perstorpsvägen/Sköndalsvägen samt vid anslutningen från Sköndalsvägen mot Nynäsvägens och Tyresövägens påfartsramper. I dagsläget utgör åtminstone skogsdungen ett skydd mot föroreningar i form av avgaser från Tyresövägen. Ingen utredning av befintliga förhållanden gällande luftburna föroreningar, såsom exempelvis avgasutsläpp, har hittills utförts i området. Det finns heller inga uppgifter om hur mycket dessa föroreningar kommer att öka efter att den föreslagna handelsetableringen öppnats. En sådan utredning är mycket angeläget att ta fram.

### Trafik

Estimerade trafikmängder baseras dels på trafikmätningar främst från 1999 men även på en räkning av trafikflöden under maxtimmen en eftermiddag i februari år 2011.

Att beräkna framtida förväntade trafikflöden baserade på parametrar som inte är uppdaterade utan endast uppskattade för att bedöma om det befintliga vägnätets kapacitet klarar den ökade trafikmängden anses felaktigt. Att inte utföra nya aktualiserade mätningar 2014 som ligger till grund för bedömningen av framtida trafikflöden efter handelsetableringens färdigställande anses vara en kraftig underskattning.

En ny trafikräkning bör utföras som underlag för beräknade framtida trafikflöden vilka sedan kan adderas till de trafikflöden som den föreslagna handelsetableringen förväntas generera. Därefter kan ett ställningstagande göras gällande om det befintliga vägnätets kapacitet överskrids eller ej.

### Buller

Med tanke på redan befintlig vandalism av busshållplatser samt klotter på allmänna platser befaras att föreslagen bullerdämpande skärm kommer att bli ett framtida klotterplank. Om föreslagen detaljplan genomförs bör detta bullerplank bekläs med växter mot Sköndalsvägen.

Den gemensamma uppfattningen från sakägare boende på Sockerbagarvägen är dock att bullret från Tyresövägen reduceras under vår och sommar då träd och buskar står i grönska.

### Vibrationer

Föreslagen handelsetablering behöver genomläggas på pålar. Hur kommer dessa vibrationsalstrande pålningsarbeten att påverka husgrunderna för de

boende närmast Sköndalsvägen? Kommer de boende att kompenseras för skador på husen (sättningsskador, vibrationsskador) som uppkommer pga. vibrationsalstrande grundläggningsarbeten?

#### Dagvatten

På grund av att Drevviken är så näringsrik så är den även mycket känslig för ett tillskott av näringssalter. Samtliga ämnen kommer att öka även med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Dessutom tillkommer vid en handelsetablering tre förorenade ämnen.

Detta är svårt att se att man med åtgärder kommer nästan ner till den årsbelastning som gäller för dagens situation.

#### Gestaltning och utformning av föreslagen handelsetablering

Den gemensamma uppfattningen från de sakägare som undertecknat denna skrivelse är att en 10 meter hög byggnad inte alls harmoniserar med småskaligheten i trädgårdsstaden som övrig bebyggelse på södra sidan av Sköndalsvägen kan hänföras till.

Willys föreslås flyttas i riktning mot Tyresövägen så långt det bara går för att i största möjliga mån frigöra planteringsbar yta närmast Sköndalsvägen.

Om de nu föreslagna 260 p-platserna inte skulle räcka till är risken stor att handelsetableringens kunder parkerar på närliggande gator i villaområdet, som stundtals redan i dagsläget är problematiska att parkera på.

Planförslaget bör omarbetas så att godstransporter till och från handelsetableringen kan köra in på området i höjd med Spettekaksvägen och därefter gå bakom föreslagen handelsetablering parallellt med Tyresövägen fram till Willys.

#### Värdeminskning på fastigheter

De boende anser inte att så fullständigt förändrade förutsättningar, som den försämrade utsikten kommer att medföra vid en eventuell försäljning, inte bör kompenseras.

Protestlistor i samband med synpunkter på föreslagen handelsetablering 2011 Namnunderskrifter samlades in på protestlistor mot föreslagen handelsetablering. Dessa listor överlämnades personligen till Tomas Rudin i samband med ett informationsmöte på Sköndals ungdomsgård. Överlämnandet av dessa protestlistor bevitnades av flera personer. Det finns i dagsläget fortfarande ingen vetskap om vart dessa listor tagit vägen. Ovanstående händelse har polisanmälts. Med anledning av detta bifogas endast kopior av de nya protestlistor med namnunderskrifter som denna gång har samlats in.

#### Alternativa förslag till åtgärder på fastigheten Sköndal 2:1

- Gallra ur torra och nerfallna träd och buskar för att skapa ett snyggt och tillgängligt Parkområde.
- Låt barn och ungdomar ha kvar sin terrängcykelbana även om den är spontant anlagd. I denna dataålder bör varje möjlighet och initiativ till fysisk aktivitet främjas.
- Återställ ängen efter vinterns och de tidigare vintrarnas snöupplag.
- Så nytt gräs på kala fläckar på ängen

- Skapa en attraktiv, tillgänglig och social mötesplats på ängen för aktiviteter
- Anlägg ett utomhusgym, en boulebana och en bana där man kastar varpa
- Ställ tillbaka fotbollsmålen som tidigare fanns på ängen

Gällande tidigare (2011) föreslagen alternativ placering för handelsetablering:  
"Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag att undersöka möjligheterna att anlägga handel på den nu aktuella platsen. Anläggande av handelsområde på annan plats hanteras inte inom ramen för denna detaljplan".

Alternativa placeringar bör ändå beaktas då en annan plats kanske lämpar sig bättre för föreslagen handelsetablering där effekten på t.ex. trafiksituationen av planerad handelsetablering skulle bli mycket mindre påtaglig än med nuvarande förslag. Kanske bör frågan om alternativ placering lyftas till de politiker som beställt uppdraget?

Alternativa förslag på placering av handelsetablering

Med förhoppningen att kunna få bevara den äng och skogsdunge som nu är föremål för detaljplaneprocess avseende handelsetablering föreslås därför tre alternativa placeringar för aktuell handelsetablering enligt nedan.

- Område A  
Föreslaget område A är beläget nedanför Ekebergabacken i söder och innesluts mellan Nynäsvägen i väster och Perstorpsvägen i öster.
- Område B  
Alternativt område B avser främst en alternativ placering av Plantagen eftersom området är för litet för att rymma både Willys och Plantagen. Område B är beläget ca 400 meter norr om Plantagens nuvarande läge.
- Område C  
Det har framkommit vissa indikationer på att den planerade biogasanläggningen som föreslagits på del av fastigheten Solvärmen 1, inom stadsdelen Flaten i Stockholm, eventuellt inte kommer att byggas. Om biogasanläggning inte anläggs skulle detta område kunna vara en möjlig alternativ placering till aktuell handelsetablering.

## Övriga

Stockholms Naturskyddsförening/Söderorts Naturskyddsförening

### Sammanfattning

- Planarbetet bör avbrytas
- Planförslaget är inte i linje med översiktsplanen Promenadstaden
- Området är viktigt som lokalt naturområde
- Föreslagen exploatering ökar dagvattenflödena kraftigt
- Triviallövskog med bland annat sälg och asp är viktig för den biologiska mångfalden
- Området bör utvecklas som naturområde med dammar för dagvattenrening och biologisk mångfald
- Nya handelsetableringar bör istället integreras i omgivande stadsmiljö

### Inledning

Föreningarnas uppfattning är att området i första hand bör lämnas obebyggt. Området är viktigt som ett lokalt naturområde. Den föreslagna exploateringen skulle öka dagvattenavrinningen mycket kraftigt och öka de totala flödena av bland annat kväve och fosfor till Drevviken.

Om man ska förtäta i området bör man istället se över den enorma trafikapparaten Trafikplats Gubbängen.

#### Överensstämmelse med översiktsplanen

Detta torde gå stick i stäv med intentionerna i Promenadstaden. Som vi uppfattat det är det just det man vill med Promenadstaden, att integrera boende och handel så att man kan promenera/cykla istället för att ta bilen. Att "skapa goda etableringsmöjligheter för dagens och morgondagens företag och verksamheter" kan man förstås göra det utan den nu föreslagna handelsetableringen. Vi bedömer det som att planen saknar stöd i översiktsplanen.

#### Naturvärden

Den typ av unga triviallövskogar vi har här kan vara viktig för många fåglar och insekter. De sönderfallande sälarna har stor betydelse för vedinsekter och är ett skafferi för hackspettar. Området har måhända ingen större betydelse för de av staden utpekade habitatnätverken men det hindrar inte att det har stor betydelse lokalt.

#### Dagvatten

Den totala belastningen ökar, detta borde framgå i planbeskrivningen. Eftersom nederbördsmängderna förväntas öka med upp till 30 % i och med klimatförändringarna måste detta tas med i beräkningarna. Vi undrar om man inte räknat på för låga nederbördsmängder?

#### Ekosystemtjänster

Vi skulle också gärna se att en ekosystemtjänstanalys gjordes.

#### Mat Dax i Hökarängen

Förslaget kommer att innebära avsevärt större tillströmning av varubilar och bilburna kunder än vad antagandena vill påvisa. I ärendet har Stockholms stad tagit uppgifter från byggherren Axfood för goda och litat på bedömningar/antaganden gjorda av olika konsulter som Axfood gett utredningsuppdrag. Detta är inte tillförlitliga underlag vid samhällsplanering och etablering.

#### Trafiksituationen efter etablering

Etablering av en handelsplats skulle innebära en påtagligt negativ inverkan på trafiken. Sköndalsavfarten är redan idag synnerligen hårt belastad av trafik och många gånger är det svårt att komma ut och in till Sköndal med personbilar, lastfordon och även för kollektivtrafiken.

Att det skulle uppstå kortare köer i Sköndalsvägens anslutning mot Trafikplats Gubbängen i rusningstrafik som avvecklas relativt omgående stämmer inte från vår egen erfarenhet av trafikförhållandena. Köbildningen där är frekvent och långvariga stopp uppstår kontinuerligt.

Trafikutredningen 2013 belyser inte alls rådande trafikproblemen.

Vid utbyggnad enligt planförslaget skulle trafikstockningen öka väsentligt varför kunder väljer bort att handla i närbelägna centrum i planområdets omgivningar såsom Hökarängen, Sköndal, Gubbängen.

Trafiken av kunder och leveranser har underskattats och etableringen medför inga mervärden utan endast en förvärrad trafiksituation med köer, olyckor och irritation som påverkar flera förortscentrum söder om innerstan samt kunder och boende.

Etableringens grundförutsättningar är inte endast till skada för planområdet utan innebär kännbara konsekvenser för näringsidkare och boende i närbelägna centrum som till exempel Hökarängen med flera.

Uppgiften att biltrafiken skulle öka med 800 fordon som anges i planhandlingarna ifrågasätts.

- a) Vilka bedömningsunderlag och vilka parametrar har beaktats vid denna bedömning?
- b) Vem/vilka har gjort bedömningen. Axfood har varit uppdragsgivare och därmed bekostat trafikutredningen. Utredningens objektivitet kan därmed inte garanteras i beslutsunderlaget. Motiveringar saknas och påståenden görs istället vilket inte är tillförlitligt i en analys. Slutsatserna går inte att härleda.

#### P-platser

Antalet nya p-platser, 250 stycken inkl personalparkering, är kraftfullt underdimensionerade.

#### Leveranser och servicetransporter

Även varuleveranserna är underskattade och bygger på allvarliga faktafel om verksamheternas art och behov. Leveranser om åtminstone ca 50 stycken stora leverantörsbilar med släp är förväntade vilket bidrar till trafik hinder och köer.

#### Konsekvenser

Vad handelsutredningen helt bortser från är att vid förändring eller nedläggning av handeln i nämnda närcentrum kommer äldre personer utan bil och personer utan bil med nedsatt rörelseförmåga att bli beroende av färdtjänst. för att göra inköp av dagligvaror och nyttja annan service som finns i nämnda närcentrum för att ta sig till handelsplatserna.

#### Inverkan är betydande

Boende i bostäder gränsande till planområdet kommer att få ändrade förutsättningar avseende buller och avgaser från den samlade trafiken, lossning av varor dygnet runt alla veckans dagar, buller och avgaser från bilköer Vi ifrågasätter stadens bedömning att planförslaget inte ger upphov till betydande miljöpåverkan på trafikmiljön i stort. Vi hävdar att betydande miljöpåverkan uppstår och att staden därmed i planarbete som ett beslutsunderlag borde ha gjort en miljökonsekvensbeskrivning. Formaliafel således. Beslutsunderlaget är under alla förhållanden bristfälligt.

#### Behovsanalys m.m.

Enligt påstående i planförslaget är områdena närmast Sköndal underförsörjda på dagligvarubutiker. Som verk samma i området delar vi inte denna bedömning. Det finns 15-20 dagligvarubutiker när planområdet och i planområdets närbelägna områden. Istället lämpar sig planområdet med rådande trafikförhållande för att bygga nya bostäder.



### Slutsatser

Bristerna i utredningsunderlaget är allvarliga på de viktiga punkterna om trafikförsörjning och trafiksäkerhet. Planförslaget skall avslås. Det skulle inte ens räcka med omfattande omarbetning av planförslaget så länge trafiksituationen inte är löst ur ett långsiktigt perspektiv för "trafikpuckeln" som planläggningen skulle medföra vid korsningen Tyresövägen-Sköndalsvägen. En ohållbar trafiksituation får följdkonsekvenser som bland annat påverkar områdenas attraktionsförmåga för boende och arbetskraft. Hökarängen centrum med flera och bostadsområden tappar således i rang när trafiksituationen påverkas negativt. Bygg istället mera bostäder eller avvakta trafikändringar i större samlad skala.

### **Food Market i Sköndal AB**

Det förekommer ett betydande antal faktafel i dokumentationen som lagts till grund för stadens bedömning om lämpligheten och påverkat stadens bedömning. Faktafelen är dock av sådan allvarlig betydelse att felen helt förändrar förutsättningarna för planläggningen av området som handelsplats av avsedd omfattning, beskaffenhet och omgivningspåverkan för människor och miljön samt säkerhetsrisker för trafik och andra olyckor.

I vissa fall är faktafelen (uppgifter från byggherre och vissa bedömningar/antaganden från konsulter) så allvarliga att planläggning skulle medföra risk för trafikchaos, trafikolyckor, annan olycksrisk samt en negativ miljöpåverkan som skadar människors hälsa såväl på kort sikt som på lång sikt samt inverkar menligt på miljön både på kort- och långsiktigt.

Vi påtalar följande som stöd för vår bedömning och vår uppfattning:

### Trafikförhållanden och tillgänglighet till planområdet

Etablering av en handelsplats skulle innebära en påtagligt negativ inverkan på trafiken. Sköndalsavfarten är redan idag synnerligen hårt belastad av trafik och många gånger är det svårt att komma ut och in till Sköndal med personbilar, lastfordon och även för kollektivtrafiken.

Att det skulle uppstå kortare köer i Sköndalsvägens anslutning mot Trafikplats Gubbängen i rusningstrafik som avvecklas relativt omgående stämmer inte alls med vår erfarenhet av nämnda trafikförhållanden. Köbildningen är frekvent och långvariga stopp uppstår kontinuerligt.

Förslaget måste således i vart fall avvakta tills trafiksituationen med kompletterande leder och avfarter utretts, byggts och tagits i bruk innan planläggningen kan fortsätta. Trafikutredningen, uppdaterad år 2013 efter inkomna synpunkter, kan inte anses på ett tillfredsställande och relevant sätt beakta trafikproblemen som allmänhet och stadsdelsnämnden förtjänstfullt pekat på under samrådet. Givetvis kommer handeln att öka över tid om området skulle få planläggas och bebyggas som handelsplats för stora butiker.

Trafiksituationen innebär redan idag (Vid så kallat noll-alternativ) trafikstockning. Vid utbyggnad enligt planförslaget skulle trafikstockningen öka väsentligt med ökad trafikfara för besökare, allmänhet och boende samt negativ miljöpåverkan med tillkommande oacceptabla konsekvenser för människors hälsa av buller och avgaser för boende i angränsande område och närområdena, för elever, lärare och föräldrar på närbelägna skolor- och

förskolor besökare till området och allmänheten som färdas på Sköndalsvägen, Nynäsvägen och Tyresövägen. Trafiksituationen kommer även att få icke önskvärda konsekvenser för service och övrig detaljhandel i Sköndals Centrum och övriga närcentrum i närliggande område på grund av trafikstockning och framkomlighetsproblem.

Uppgiften att biltrafiken skulle öka med 800 fordon som anges i planhandlingarna ifrågasätts.

Vilka bedömningsunderlag ligger till grund för uppgiften?

Vilka parametrar har beaktats vid denna bedömning?

Vem/vilka har gjort bedömningen. Noteras skall att bland annat, byggherren Axfood har varit uppdragsgivare och därmed bekostat trafikutredningen (utförd av M4Traffic år 2013, se inledningen), vilket måste beaktas då byggherren Axfood inte är objektiv till målsättningen med planen vilket minskar trafikutredningens trovärdighet i synnerhet när källor saknas för väsentliga uppgifter som trafikutvecklingsprognos och metod för gjorda bedömningar/slutsatser.

Gjorda bedömningar saknar helt motivering eller är bristfälligt motiverade i nämnda trafikutredning 2013.

#### P-platser

Antalet nya p-platser, 250 stycken inklusive personalparkering, är underdimensionerade för den föreslagna verksamheten. Köbildning kommer dock även med det lägre antalet 250 stycken p-platser att generera kännbar köbildning i anslutningen från Sköndalsvägen mot Trafikplats Gubbängen under rusningstrafik.

#### Estimerad omsättning m.m.

WSP:s antydan i rapporten att närhet till bostadsbebyggelse skulle gynna inköp av konsumenter som endast är fotgängare och cyklister och saknar tillgång till bil. Sannolikt är att konsumenter med max 150-300 meter i någon frekvent utsträckning kommer att gå eller cykla till lågprismarknaden. Dessa utgör dock närmast en försumbar del av omsättningen för butiker av denna storlek.

#### Varuleveranser m.fl. leveranser

Varuleveranserna kommer att uppgå till i vart fall lågt räknat 40-50 stycken stora leverantörsbilar med släp, vilket medför ökad bullernivå, ökad mängd avgaser vid trafikstockning till och från planområdet. Mera sannolikt är att antalet transporter till planområdet kommer att vara uppemot 100 stycken/dag med långtradare med släp och mindre lastbilar. Förutom varuleveranser skall avfall lastas och för transport bort från planområdet.

#### Dagligvarubutiker och sociala (mänskliga) konsekvenser, kommunala kostnader m.m.

Enligt påståendet i planförslaget skulle områdena närmast Sköndal vara underförsörjda på dagligvarubutiker. Detta påstående stämmer inte alls med verkligheten. I Sköndals centrum och närliggande centrum finns minst 15 livsmedelsbutiker av olika storlek och sortiment inom 3 km från planområdet. Därtill finns större handelsplatser inom rimliga avstånd från planområdet. Området är således inte alls underförsörjt på livsmedelsbutiker. Genom etableringen skulle vissa centrum kunna få kännbara konsekvenser vilket påverkar främst pensionärer och personer utan bil eller med nedsatt rörelseförmåga som vill handla när sin bostad.

Vad handelsutredningen helt bortser från är att vid förändring eller nedläggning av handeln i nämnda närcentrum kommer äldre personer utan bil och personer utan bil med nedsatt rörelseförmåga att bli beroende av färdtjänst, släkt och assistans. för att göra inköp av dagligvaror och nyttja annan service som finns i nämnda närcentrum för att ta sig till handelsplatserna. Planläggning skall även beakta sociala frågor och ekologi, det vill säga en långsiktigt hållbar utveckling. Någon sådan relevant intresseavvägning har inte gjorts i utställningsförslaget. Det är en brist som skall föranleder avslag.

#### Trafikbuller

Bullernivån är redan idag hög av all den trafik som redan passerar området såväl på Tyresövägen som svänger in på Nynäsvägen mot Sköndals centrum. Mot bakgrund av att planförslaget bygger på väsentligen underskattad volym tillkommande trafik är således bullerbedömningen behäftad med missvisande bedömningsunderlag.

#### Skolor och förskolor i närområdet

Ökad mängd utsläpp av avgaser, bullret och trafikfaran medför ökad trafikolycksrisk för barn, föräldrar och personal på skolorna i närområdet samt negativa konsekvenser för människors hälsa.

#### Boendemiljön i angränsande områden till planområdet

Klimatmålen förväntas inte heller kunna nås och upprätthållas med utbyggnad av handelsplats enligt det utställda planförslaget.

#### Kompensationsåtgärder för förlorat grönområde?

Några kompensationsåtgärder har inte redovisats i planhandlingarna. Vilka bedömningar ligger till grund för detta avsteg från policyn att kompensationsåtgärder för att säkerställa tillgång till öppna ytor och gröna ytor för allmänhetens rekreativsmöjligheter.

#### Säkerhet

Planförslaget är inte förenligt med ambitionen att uppnå nollvisionen i trafiken. Planförslaget är således inte heller förenligt med PBL:s krav på säkerhet för allmänheten vad avser till exempel risk för andra olyckor kopplade till önskad byggnation och handel, såsom brand och explosionsrisk.

Med hänsyn till planområdets förutsättningar och trafiksituation lämpar sig planområdet bäst för att bygga nya bostäder.

Planområdet lämpar sig inte alls för handel med tillkommande kännbara trafik- och miljöproblem samt andra olycksrisker i synnerhet inte där trafikproblem redan råder.

#### Sammanfattning

Bristerna i utredningsunderlaget är så omfattande att ärendet åtminstone måste utredas på nytt och ny utställning genomföras. konkurrens har vi inget emot, tvärtom. Planförslaget däremot hämmar och motverkar utveckling och livskvalitet för Sköndal och närliggande centrum och bostadsmiljöer. Planförslaget saknar laglig grund att antas även i dess nuvarande skick. Det räcker inte ens med betydande omarbetning av planförslaget för att detta skall vara lagenligt.

### Stena Fastigheter Öst AB

Att Stockholms stad stödjer ett byggande av handelsområde där bil krävs för att besöka det känns främmande idag när även Stockholm jobbar för att klimatmål ska uppfyllas. Vi ser en stor risk att Sköndals centrum utarmas och att våra hyresgäster inte får behålla den service som finns idag.

Vi är redan idag bekymrad över den rådande trafiksituationen vid Sköndalsvägen/ Tyresövägen/Nynäsvägen. Med en handelsetablering i enlighet med planförslaget kommer situationen att klart förvärras. Trafikutredningen som är utförd i planarbetet ifrågasätter vi riktigheten i. Vi anser att trafikutredning måste göras om.

### Privatperson

#### Behovet

I förslaget påstås att "Områdena närmast Sköndal är underförsörjda på dagligvarubutiker", utan någon direkt källa eller definition av vad det innebär. I området finns Hemköp i Norra Sköndal och Sköndals centrum, Matdax i Hökarängen och Konsum i Gubbängen. Dessutom finns flera mindre och specialiserade butiker i Hökarängen, Sköndal, Gubbängen och Skarpnäck.

Inom det område på ca 3 kilometers radie från Sköndalsavfarten där enligt förslaget omkring 80000 personer bor, finns gott om dagligvarubutiker.

#### Påverkan på närmiljön

Jag ifrågasätter stadsbyggnadskontorets bedömning angående betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18 § och hävdar att en miljöbedömning enligt miljöbalken (MB) 6 kap 11 § behöver genomföras.

Utöver min bedömning säger tredje stycket i PBL (1987) 5 kap 18 § att en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap skall upprättas om planområdet tas i anspråk för "köpcentrum, parkeringsanläggning eller annat projekt för sammanhållen bebyggelse". Då skall även bestämmelserna i MB 6 kap 7 § första och andra styckena om samråd respektive miljökonsekvensbeskrivningens innehåll tillämpas.

Bildmaterialet som ingår i förslaget undviker konsekvent bilder som innefattar befintlig bebyggelse och där man kan se påverkan på densamma.

Det nämns att "samtliga villor som ligger på den södra sidan utanför planområdet har uppfört plank". Detta stämmer endast delvis, då endast husen på Sköndalsvägens sträckning mellan Perstorpsvägen och Spettekaksvägen har plank. Husen i Sköndalsvägens östra förlängning från Perstorpsvägen (Kvarteret Tekakan) ligger helt öppna, endast skyddade av häckar.

Det faktum att fastighetsägare längs Sköndalsvägen redan på egen bekostnad uppfört plank är ett sorgligt faktum, inte en förmildrande omständighet till en nyetablering med nya störande moment som dessa plank ska skydda mot. Handelsplatsen lär vara upplyst under kvällstid, och för de som bor i det direkta närområdet kommer en upplyst upp till 10 meter hög affärsbyggnad att utmärka sig tydligt.

Etableringen enligt förslaget inverkar mycket negativt på landskapet och den lokala miljön. Alla fastighetsägare inom trädgårdsstaden berörs direkt av det förändrade landskapet och på sikt av den värdeminskning som det försämrade läget att vara granne till en stor asfalterad handels- och parkeringsplats innebär.

#### Den nya gång- och cykelbanan

För både gångtrafikanter och cyklister är destinationen i Sköndalsvägens slut Trafikplats Gubbängen. Det finns idag mycket begränsat behov att promenera eller cykla på den södra sidan av Sköndalsvägen.

#### Trafikpåverkan

I utredningen av trafiksituationen nämns ingenting om den trafik som ska in i området. Trafik som ska in i området och som kommer från Örbyleden/Tyresövägen västerifrån över bron har idag svårt att tränga sig in för att på ett säkert sätt nå avfarten mot Sköndal. En ökad belastning kommer göra denna redan komplicerade situation värre.

#### Buller

De bullernivåer som Tyresövägen i dagsläget orsakar kan delvis dämpas med hjälp av bullerplank. Den nya ljudbild som tillförs av i- och urlastning, avfallshantering, rasslande kundvagnar är av en mycket mer genomträngande karaktär.

#### Befintlig handel i Sköndal med omnejd

Det är mycket olyckligt om Sköndals centrum, Gubbängens centrum och Hökarängens centrum utarmas och behöver begränsa sin verksamhet.

Om behovet även dagligvaruhandel i området vore så stor som påstås skulle heller inte nyetableringen påverka lokala centrum i någon betydande grad.

#### Otydlighet och inkonsekvenser i förslaget

Upprepat anges de luftburna kraftledningarna bära 220 volts spänning. Troligtvis avses 220 kV.

#### Privatpersoner (totalt 10 st.)

Det är väldigt viktigt för oss att man ska bevara alla träd och övrig naturmark däromkring.

### **Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts**

- Upprättande av miljökonsekvensbeskrivning
- Alternativ placering av handelsetablering
- Nya bullerplank i tomtgräns mot berörda fastigheter
- Bullervall mot Tyresövägen.
- Ingen ökad trafiktillströmning
- Reglerad hastighetsbegränsning till 30 km/h
- Utföra nya trafikmätningar 2014
- Avvakta planförslaget till dess utredning och utbyggnad av trafiksituation med kompletterande leder och avfarter är gjord
- Använda trafikprognos för 2030
- Flytta föreslagen infart av godstransporter till och från handelsetableringen.
- Inte tillåta byggnaderna en höjd på 10 meter.

- Kompensering av eventuell ekonomisk skada, värdeminskning
- Framtagande av utredning angående luftföroreningar
- Bibehållande av alla träd och naturmark
- Göra ekosystemtjänstanalys

## **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

En majoritet av de inkomna synpunkterna motsätter sig exploatering av området. Många är negativa till befarad ökad trafik och dess konsekvenser i form av buller, vibrationer samt luftföroreningar och ifrågasätter trafikmängder och beräkningar som gjorts i trafikutredningen. Många ifrågasätter även behovet av en handelsetablering och oroar sig över påverkan på befintliga butiker i närområdet. De synpunkter som inkommit om risk på grund av transporter av farligt gods och avåkningsskydd har beaktats.

Trafikökningen till följd av handelsetableringen bedöms vara rimlig med avseende på gatornas utformning och funktion. Den beräknade belastningen visar en godtagbar framkomlighet enligt vanligen använda kriterier för tätort.

Bullret dämpas något för de befintliga bostadshusen söder om den nya handelsetableringen. Den nya detaljplanen har möjliggjort för uppförande av plank för att reducera buller från verksamheten.

Transporter till handelsetableringen bedöms ge en marginell ökning av vibrationerna för boende längs Sköndalsvägen. Personbilstrafiken medför ingen ökning av vibrationer.

Gestaltningen av byggnaderna och plank har utvecklats. Slutgiltig arkitektonisk utformning och anpassningen till omgivande bebyggelse prövas i bygglovet. Dagvattenhanteringen har möjliggjorts och planen har reglerat den nya handelsetableringen med säkerhetsåtgärder på grund av det utsatta läget samt med avtal om påkörningsskydd. Fastställda riktvärden för buller kan tillgodoses.

Stockholm befinner sig i en intensiv utvecklingsfas i och med att stadens befolkning ökar. Det innebär att staden växer och förändras. Stadsbyggnadskontoret bedömer att lämpliga avvägningar har gjorts i planarbetet mellan det allmänna intresset, för stadens utveckling av service och sammankoppling av stadens delar, och enskilda intressena. Inverkan på de enskilda intressena i planen bedöms inte vara större än vad som skäligen kan tålas i en storstad.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget följer översiktsplanens strategi, sammankoppling av stadens delar med bättre infrastruktur med fokus, cykel och gående och en ny sammanhängande bebyggelse samt en successiv utveckling av stadsbebyggelsen i hela staden för att möta lokala behov. Förslaget följer även översiktsplanens intentioner att skapa goda etableringsmöjligheter för dagens och morgondagens företag och verksamheter.

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan den föreslagna exploateringsgraden och påverkan på omgivande vägnätet kunnat identifieras.

Föreslagen etablering riktar sig i stor grad till bilburna kunder vilket har gjort det särskilt viktigt att bevaka alternativa transportmöjligheter som cykel eller kollektivtrafik. Gångförbindelser inom anläggningen och anslutningar till befintliga gång- och cykelstråk har infogats. Handelsföretagens standardiserade byggkoncept sätter begränsningar på gestaltning för bebyggelsen. Även utemiljön med öppna parkeringsytor och hårdgjorda trafikytor påverkas av verksamheten. Det är av stor vikt att Sköndalsvägens sammanhållna gröna gaturum behålls och att befintlig vegetation sparas i så stor utsträckning som möjligt samt att nya gröna ytor anläggs inom kvartersmark för att underlätta dagvattenhantering i området och öka biologisk mångfald.

Ändringarna föranleder inte någon förnyad utställning. Kontoret har kommunicerat ändringarna med de berörda av förslaget.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan med revideringar efter utställning godkänns och överlämnas för antagande.

Eva Nyberg Björklund  
planchef

Ann-Sofi Rundquist  
projektledare stadsplanering