

Granskningsutlåtande Detaljplan för Skärholmen 2:1 i stadsdelen Vårberg i Stockholm Dp 2015-15235

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	2
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	4
Övriga.....	4
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	4
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	5
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	7

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör ca 390 nya bostäder, varav 164 ungdomsbostäder i form av hyresrätter, ca 195 bostadsrätter och 36 radhus. Planen möjliggör även lokaler i bottenvåningen och nybyggnad och ombyggnad av gator, elnätstation och återvinningscentral..

Planförslaget skickades ut på granskning 23 augusti-20 september 2017. Under granskningen har 13 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har inget att erinra. Flertalet remissinstanser framför synpunkter i sak, men ingen instans motsätter sig planförslaget helt. Inkomna synpunkter gäller framför allt byggnadshöjd, eventuell påverkan på radar och inflygning, en av gångbanornas utformning samt störningsbestämmelser för tunnelbana. Sakägare/boende som framfört synpunkter anser att naturområdet inte bör tas i anspråk för

Stadsbyggnadskontoret

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

bebyggelse samt uttrycker oro över den framtida trafik- och parkeringssituationen liksom över störningar under byggtiden.

Inkomna synpunkter föranleder komplettering på plankarta med störningsbestämmelse för tunnelbanan samt justering av plangräns vid kvartersgata i sydväst. Kontakt har även tagits med LFV och berörda flygplatser och det har konstaterats att byggnaderna inte har någon påverkan på inflygning eller radar. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra nya flerbostadshus och radhus (ca 390 bostäder) på en idag obebyggd plats utmed Vårbergsvägen, invid Vårbergstoppen.

Syftet är också att bidra till att ge Vårbergsvägen ett tydligare gaturum och en mer levande och trygg gatumiljö. Det ska ske genom bostadsentréer mot gatan, möjlighet för lokaler i bottenvåningen och fönster mot gatan från parkeringsgarage. Ett promenadvänligt gång- och gatunät skapas genom ombyggnad av Vårbergsvägen där körbanan smalnas av och utrymmet för cyklister och gångtrafikanter får ta mer plats. Planen möjliggör parkering i garage, markparkering i mindre utsträckning samt goda gårdsmiljöer för de boende.

Förslaget syftar även till att stärka och tillgängliggöra grönområdet på och nedanför Vårbergstoppen. Dels genom nya lokalgator, gång- och cykelbanor och andra kopplingar vilka bidrar till att skapa ett finmaskigt kommunikationsnät, dels genom grönkompensationsåtgärder i samband med exploatering.

Planen möjliggör även ny elnätstation samt återvinningsstation.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under 23 augusti-20 september 2017. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen
Inget att erinra.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad
Inget att erinra.

Försvarsmakten
Inget att erinra.

LFV
Inget att erinra.

Utbildningsförvaltningen
Inget att erinra.

Trafikverket
Påpekar att kontakt bör tas med LFV och berörda flygplatser pga husens totalhöjd.

Trafikkontoret
Påpekar att en 70 cm skyddszon krävs mellan gc-bana och parkering vid den sydvästra kvartersgatan.

Stockholm vatten och avfall
Påpekar att inom planområdets systemprojektering saknas konkreta projekterade dagvattenlösningar inom kvartersmarken.

Stadsmuseet
Anser att den bearbetning som gjorts av planförslaget sedan samråd i huvudsak är positiv, men motsätter sig att höjden mot gatan på den östra byggnadsdelen ökas från maximalt 6 till 7 våningar.

SLL, trafikförvaltningen
Påpekar att plankartan saknar störningsbestämmelse för tunnelbanan, att plankartan bör uppdateras med tunnelbanans sträckning genom planområdet samt att genomförandeavtal mellan SL och exploitören samt kommunen bör vara påskrivna innan detaljplanen är antagen.

Skärholmens stadsdelsförvaltning
Påpekar att texten "Vårbergstoppen är en stadsdelspark enligt stadens parkprogram 2007" bör uppdateras till att "Vårbergstoppen är en del av en stadsdelspark som sträcker sig från Västerholmsparken, enligt stadsdelsförvaltningens parkplan från 2017", att gc-vägen längs med kvartersgatan inte får upplevas som trottoar genom privat bebyggelse, att det finns ett behov av att hindra obehörig trafik på parkvägar samt att sopbehållare bör placeras strategiskt.

Storstockholms Brandförsvär

Poängterar att framkomlighet för räddningstjänstens utryckningsfordon påverkas negativt när Vårbergsvägen smalnas av, särskilt vid timglashållplatsen.

Om förutsättningarna för ungdomsbostäderna ändras kan det bli svårt att klara brandutrymning.

Det framgår inte av detaljplanekartan vilka möjligheter det finns att köra tunga räddningsfordon på gatorna och behovet av nya brandposter i området bör ses över.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen**HSB Brf Vårberg**

Anser att planområdet bör förbli det rekreationsområde det är idag, att konstnärlig utsmyckning bör placeras inom rekreationsområdet, samt att bostadsrättsföreningen kommer att drabbas av trafikstörningar på grund av den nya bebyggelsen.

Övriga**Privatperson**

Påpekar att de låga p-talen inom planområdet kommer att orsaka stora problem i hela stadsdelen.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Planförslaget bör förhindra privatbilism på parkvägar
- Bilpool
- Sopbehållare bör placeras mellan hus och parkering eller i anslutning till närmsta väg mot Vårberg centrum
- Plankartan bör uppdateras med tunnelbanans sträckning genom planområdet
- Minskad exploatering så att byggnadshöjden minskas med upp till 4 våningar
- De teoretiska lösningar som föreslås för kvartersmark i dagvattenutredningen också förverkligas via projektering och byggnation
- Höjt p-tal
- Minskat p-tal
- Byggnation på naturmark bör ej genomföras, helt eller delvis
- Planskild korsning bibehålls
- Ytterligare exploatering på platsen
- Bebyggelsestruktur bestående av helt slutna kvarter
- Användningsbestämmelsen T bör ersätta t
- Övergången i plan som ska ersätta gångtunneln ska hastighetssäkras till 30 km/h.
- Ingen förgårdsmark

- Bebyggelsestrukturen från miljonprogrammet bör efterliknas
- Bygg på andra platser istället
- Bygg student-och ungdomsbostäder istället för kyrkor
- Radhusen och övriga byggnader bör byta plats
- Störning under byggtiden
- Framkomligheten för räddningsfordon påverkas negativt när Vårbergsvägen smalnas av
- Detaljplanekartan redovisar inte vilka möjligheter det finns att köra tunga fordon på gatorna kring radhusen

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggnation på naturmark

Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan behovet av nya bostäder och intrånget i naturmark. Naturvärdesobjekt med ung tallskog påverkas mest av exploatering. Här finns naturvärdesobjekt med visst värde. Förlusten består framförallt i att den framtida möjligheten att dessa objekt kommer att utveckla större värde (äldre barrskog) försvinner. Bedömningen är att ny bebyggelse enligt planförslaget tillsammans med planerade åtgärder i samband med exploateringen påverkar naturvärden och ekologiska samband i mindre utsträckning.

Byggnadsvolym

Stadsbyggnadskontoret har gjort ett medvetet val i att inte använda sig av den i området befintliga bebyggelsestrukturen i form av lameller, dels på grund av att inom planområdet kunna spara så mycket naturmark som möjligt, men också på grund av att det inom Fokus Skärholmen planeras för minst 4000 nya bostäder och att det ska bli tydligt att denna bebyggelse är ett senare tillägg, med sin egen arkitektur, struktur och uttryck. I detta fall motiveras volymerna och dess placering av intentionen att omvandla Vårbergsvägen från en trafikled till ett mer cykel- och promenadvänligt stråk. Efter samråd sågs storgårdskvarterets volymer över och omarbetades tillsammans med en antikvarie för att på ett bättre sätt relatera till omgivande bebyggelse och naturområde.

Förgårdsmark är ett karaktäristiskt element i området som införlivar grönska i gaturummet. Vi avser ha kvar förgårdsmarken i förslaget.

Stadsbyggandskontoret anser att helt slutna kvarter eller högdelar mot Vårbergstoppen skulle skapa ett alltför påträngande möte med Vårbergstoppen. Lägre, kortare gavlar, samt låg bebyggelse i form av radhus är ett mildare sätt att möta natur-och rekreatiomsområdet.

Bebyggelse på andra platser istället

Planområdet är utpekad i områdesprogrammet för Skärholmen från 2007. De två föreslagna platserna utreds inom ramen för en annan plan inom projektet Fokus Skärholmen, illustrerat i planbeskrivningen, liksom många andra platser i Skärholmen. Stadsbyggnadskontoret anser att andra funktioner än bostäder, så som bland annat kyrkor, är nödvändiga och berikande i en levande och attraktiv stad.

Trafik- och parkeringssituationen

Planeringen av trafikmiljön inklusive parkeringstal är i enlighet med stadens framkomlighetstrategi, där gående och cyklister ska prioriteras före biltrafik.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett p-tal på 1,0 som rimligt för ett mindre antal radhus, p-tal inom övrigt planområde är väldigt lågt.

Stadsbyggnadskontoret delar Stadsdelsförvaltningens uppfattning om att det är viktigt att förhindra privatbilism på parkvägar samt att bilpool vore önskvärt. Stadsbyggnadskontoret delar också synpunkten att en hastighetsbegränsning om 30 km/h vid planövergången vore önskvärd.

Planskildheten kan i detta fall inte behållas eftersom en gata som uppfyller tillgänglighetskraven blir svår att åstadkomma.

Risk för störningar under byggtiden

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för oron om störningar under byggtiden. Viss störning i samband med byggnationen går inte att undvika, men för genomförandet finns lagar och riktlinjer exempelvis vad gäller buller, att förhålla sig till och som inte får överträdas.

Dagvatten

Kontoret delar trafikkontorets uppfattning och förutsätter att de teoretiska lösningar som föreslås för kvartersmark i dagvattenutredningen också förverkligas via projektering och byggnation

Avfall

Planen möjliggör placering av avfallsbehållare på flera platser inom planområdet, stadsbyggnadskontoret litar på att byggaktörerna placerar avfallsbehållare där det är lämpligt ur lämnings- och hämtningsavseende.

Tunnelbanan

Stadsbyggnadskontoret använder i samtliga planer t, där befintlig tunnelbanan finns. Efter kontakt med SLL tar dessa tillbaks sitt krav

om att tunnelbanans sträckning ska visas på plankartan utöver med bestämmelsen t.

Räddningsfordon

Inom projektet fokus Skärholmen tas ett helhetsgrepp över de överdimensionerade gatorna för att säkerställa en stadsmässig karaktär. I samband med bebyggelseplaneringen och ambitionen att skapa en så hållbar trafiksituation som möjligt för oskyddade trafikanter är effekten att framkomligheten för motorfordon begränsas. Vi har inom projekten inte omöjliggjort för motorfordon att trafikera gatan. Stor hänsyn har tagits till att säkra en acceptabel framkomlighet för de allra viktigaste aspekterna såsom kollektivtrafik och räddningstjänst.

Stadsbyggnadskontoret förutsätter att regelverk gällande brand följs vid projektering vid både gata och byggnader.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter identifieras mellan byggnadsvolymer, kulturmiljö, natur- och rekreationsområdet, planskildheten och behovet av nya bostäder kunnat identifieras.

Naturvärdesobjekt med ung tallskog påverkas mest av exploatering. Här finns naturvärdesobjekt med visst värde. Förlusten består framförallt i att den framtida möjligheten att dessa objekt kommer att utveckla större värde (äldre barrskog) försvinner. Mindre påverkan sker på objekt, buskmark, som har påtagligt naturvärde. Mindre påverkan på objekt med påtagligt värde sker, med värden för barrskog och på ädellövskog med främst ekar. Bedömningen är att ny bebyggelse enligt planförslaget tillsammans med planerade åtgärder i samband med exploateringen påverkar naturvärden och ekologiska samband i mindre utsträckning. Skogspartier kommer att gallras för att förbättra de biologiska och ekologiska värdena för de befintliga träd och insekter som finns i området idag.

Stadsbyggnadskontoret har gjort ett medvetet val i att inte använda sig av den i området befintliga bebyggelsestrukturen i form av lameller, dels på grund av att inom planområdet kunna spara så mycket naturmark som möjligt, dels mot bakgrund av att ny bebyggelse är ett senare tillägg och bör spegla sin samtid med sin egen arkitektur, struktur och uttryck. I detta fall motiveras volymerna och dess placering av intentionen att omvandla Vårbergsvägen från en trafikled till ett mer cykel- och promenadvänligt stråk. Planförslaget är del av en ny årsring med ca 4000 nya bostäder inom hela Skärholmen. Bebyggelsen inom planområdet bedöms därför kunna ha ett samtida uttryck för att

tydliggöra att den tillhör denna nya årsring. Färg- och materialkoncept har valts med omsorg för att byggnaderna ska läsas ihop med omkring- och bakomliggande naturområde. Antikvarie har medverkat i arbetet med planförslaget och en kulturmiljöutredning har tagits fram.

Skälet till att tunneln tas bort är dels för att tillgodose behovet av att skapa en tillgänglig gångväg med acceptabel lutning mellan de nya bostäderna och Vårbergsvägen. Ett annat motiv är att skapa ett levande gaturum där alla trafikslag rör sig i samma rum och där gående och cyklister syns och får en större funktion i gatunätet. Gatan får dessutom en stadskaraktär vilket motiverar borttagandet av planskildheten. Trygghetsaspekten spelar en viktig roll då oskyddade trafikanter synliggörs på ett helt annat sätt än om de skulle hänvisas till tunnlar. Tunnlar kan upplevas som otrygga för att de upplevs som skymda. En negativ aspekt av borttagande är att gående och cyklister kan röra sig fritt utan att behöva korsa den trafikerade gatan. Detta löses dock med en korrekt utformning av korsningen som leder till att motordrivna fordon tvingas att sänka hastigheten

Kontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och föreslår att förslag till detaljplan antas.

Susanne Werlinder
planchef

Caroline Henrysson
stadsplanerare