



Kontaktperson

Lars-Otto Frick
Gatuavdelningen

Södra distriktet

Telefon: 08-508 262 47

lars-otto.frick@tk.stockholm.se

Till

Trafik- och
renhållningsnämnden 2007-01-23

Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Remiss

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss avseende områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg

Magdalena Bosson

Göran Gahm

Bo Gyllsdorff

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt områdesprogram för ny bebyggelse i stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg.

I programmet redovisas områdets förutsättningar avseende utbyggnad av ny bostadsbebyggelse, utbyggnad/förändring av infrastruktur samt utveckling av verksamheter. Stor del av den nya bostadsbebyggelsen planeras att förläggas utmed Skärholmsvägen i Bredäng och Sättra samt utmed Vårbergsvägen i Skärholmen.

Skärholmsvägen föreslås omdanas från fyrfältig trafikled till tvåfältig huvudgata. Gatans kapacitet för omledningstrafik från E4/E20 begränsas men blir inte sämre än andra delar av omledningsvägnätet för europavägen i Söderort.

Bilaga 1: Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg, , samrådshandling 2006-04-03

Bredängs trafikplats föreslås delvis byggas om varvid Murmästarvägen kan få en gen och attraktiv koppling till eurorpavägen. Kontoret bedömer förslagen som acceptabla ur trafiksynpunkt och föreslår vägombyggnaderna studeras vidare i kommande planarbeten. Föreslagen förlängning i etapp 2 av Murmästarvägen till Skärholmen föreslår kontoret får skjutas på framtiden.

Föreslagen omdaning av Vårbergsvägen tillstyrks också. Det är viktigt att planerad cirkulationsplats vid Ekholmsvägen får god säkerhet med tanke på korsande gångtrafik i området.

Kontoret avstyrker att parkering för exploateringarna löses som gatumarksparkering och önskar att projekten fullt ut planeras så att tillräcklig parkering erhålls inom tomtmark. Befintliga lokalgator i området som inte har en allmän uppgift kan dock överföras till kvartersgator och användas för enskilda parkeringslösningar.

Den kollektiva resstandarden för den nya stadsstrukturen behöver studeras mer ingående i samarbete med SL. Av de i programmet redovisade alternativa spårvägsdragningarna förordar kontoret dragningen från Smista direkt till Skärholmen eventuellt via Björksätravägen.

Gatu- och ledningsbyggnadskostnaderna inom programområdet blir stora. Kontoret förutsätter att dessa kostnader finansieras fullt ut via den nya exploateringen.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade i september år 2002 att anta "Vision för Söderort". I detta utvecklingsprogram för bland annat tillväxt i näringslivet, ökat utbud av bostäder och stärkta tvärförbindelser görs en bedömning att en kompletteringsbebyggelse för bostäder i stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg skulle göra området till en mer attraktiv plats för boende, besökare och företagande i en central del av en växande Stockholmsregion.

Efter markanvisningar och parallella uppdrag fick stadsbyggnadskontoret i maj 2004 uppdraget att ta fram ett programförslag för området där förutsättningarna för en utveckling med bl.a. ny bostadsbebyggelse redovisas.

Remissen

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt förslaget till områdesprogram för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Remissarbetet har blivit fördröjt hos trafikkontoret varför nämndens beslut snarast bör översändas till stadsbyggnadsnämnden som yttrande över områdesprogrammet. Områdesprogrammet finns i sin helhet i bilaga 1.

Förslag till områdesprogram

Allmänt

Områdesprogrammet redovisar de strukturella utvecklingsmöjligheterna för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg genom ny bebyggelse, utveckling av verksamheter samt utbyggnad/förändring av infrastrukturen.

Enligt programförslaget kan ca 3600 nya bostäder tillskapas med olika upplåtelseformer och prisnivåer genom förtätningar och kompletteringar av befintlig bebyggelse. 3000 bostäder illustreras i flerbostadshus och 600 bostäder i radhus. Programmet är tänkt att ge riktlinjer för det fortsatta detaljplanearbetet och programområdet framgår av nedanstående kartbild.



Infrastrukturåtgärder och konsekvenser

Områdesprogrammet innehåller förslag till stora omdaningar av befintlig vägstruktur i de berörda stadsdelarna. Två alternativa dragningar för Spårväg Syd illustreras även.

Trafikkontoret sammanfattar nedan föreslagna trafikåtgärder jämte bedömda kostnader för ombyggnader av vägar mm. för att friställa mark för ny bebyggelse.

Skärholmsvägen och Eksätravägen

Exploatering förslås längs dagens trafikkorridor; Skärholmsvägen och Eksätravägen. Stora delar av bebyggelsen förläggs inom befintlig gatumark vilket förutsätter att Skärholmsvägen omdanas från trafikled med 4 körfält till en tvåfältig huvudgata för berörda stadsdelar.

Bredängs trafikplats

Anslutningen av Skärholmsvägen vid Bredängs trafikplats omdanas genom att en cirkulationsplats anläggs på Bredängsvägen strax norr om bron över E4/E20. "Nya Skärholmsvägen" ansluts på västra sidan till cirkulationsplatsen, och ramper från/mot E4/E20 ansluts på östra sidan. Till den nya cirkulationsplatsen kopplas även Murmästarvägen som förlängs österut. Detta innebär att verksamhetsområdet längs gatan får en snabb och gen förbindelse till E4/E20 i båda riktningar vilket gör att industritrafiken på Skärholmsvägen minskar.

Murmästarvägen

Murmästarvägen föreslås i en första etapp förlängas österut till den nya cirkulationsplatsen vid Bredängsvägen. I en andra etapp föreslås en förlängning västerut med anslutning till Skärholmsvägen norr om gatukorset med Smistavägen.

Vårbergsvägen

Även Vårbergsvägens körytor föreslås minskas på sträckan mellan Skärholmen och Vårberg för att bereda plats för bebyggelse. Gatukorset mellan Vårbergsvägen och Ekholmsvägen föreslås byggas om från signalkors till cirkulationsplats.

Uppsamlingsgator inom området

Viss förtätning föreslås även utefter det mer lokala gatunätet inom stadsdelarna i kanten av naturreservatet: Björksätravägen, Örsätrabacken och Älgrytevägen

Längs dessa gator är körbanebredden mindre men ett införande av gatuparkering diskuteras i programmet.

Kollektivtrafik

Bussnätet

De berörda stadsdelarna försörjs i dagsläget via T-banan. Busstrafiken har liten omfattning, huvudsakligen kvartersbusstrafik, rusningstidsbussar till arbetsområdet jämte nattbusstrafik.

Områdesprogrammets bebyggelse är till delar beläget långt från befintliga T-banestationer. Detta gör att utökad busstrafik, tex. längs Skärholmsvägen bör tillkomma för att ge goda kollektiva resförhållanden.

Spårväg Syd

Områdesprogrammet redovisar också en långsiktig förbättring av det kollektiva trafiknätet genom två bandragningsalternativ för Spårväg Syd:

- Alt 1: Enligt "huvudalternativet" från banutredningen år 2002, dvs. spårvägen får hållplats vid Smista Park (invid planerad gångbro Smista - Sättra) och leds över E4/E20 mot Skärholmens bytespunkt längre västerut (vid naturmarkspartiet norr om Smistavägen).
- Alt 2: Bandragning via Sättra innebärande att hållplats vid Smista läggs ca 300 meter öster om Smista Park centrum. Spårvägen leds över E4/E20 i höjd med gångbron Smista - Sättra med hållplats vid Sättra. Härifrån följs Skärholmsvägen med en eventuell hållplats även vid Björksättravägen där en större bostadsbyggnadsgrupp planeras i områdesprogrammet.

Gång- och cykeltrafik

Föreslagna ombyggnader av Skärholmsvägen och Vårbergsvägen innebär också utbyggnad av gång- och cykelbanor längs gatorna. Detta innebär att befintligt GC-nät i området förtätas och att tryggare färdalternativ skapas till de friliggande gång- och cykelnäten under dygnets mörka timmar.

Ekonomi

Områdesprogrammet innebär stora omdaningar av befintligt gatunät i området. Till följd av att stor del av bebyggelsen längs Skärholmsvägen och Vårbergsvägen förläggs till befintlig gatumark blir också behoven av ledningsomläggningar stora.

Följande kostnader har översiktligt bedömts för gatu- och ledningsåtgärder längs Skärholmsvägen, Murmästarvägen och Vårbergsvägen:

Preliminära kostnader för gatuombyggnader och avsmalningar	
Delområde	Kostnader Mkr
Skärholmsvägen + Bredängs Tpl.	330
Murmästarvägen (etapp 1)	20
Murmästarvägen (etapp 2)	80
Vårbergsvägen	60
SUMMA	490

Trafikkontorets synpunkter och förslag

Trafik

Skärholmsvägen

Skärholmsvägen uppvisar idag vissa trafiksäkerhetsbrister trots generösa vägutrymmen. En krympt och mer stadslik gata med lägre hastigheter bedömer kontoret medverka till bättre säkerhet med färre personskador inom bilnätet. Det är dock viktigt att antalet gatukorsningar och utfarter begränsas och att säkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter längs och tvärs gatan studeras vidare i det kommande plan- och gatuprogramarbetet. Parkering längs gatan bör begränsas så att renhållning och angöring till bebyggelsen inte försvåras.

Omledningstrafik

Skärholmsvägen ingår, tillsammans med Smista Allé och andra vägar på Huddingesidan, i ett omledningsnät för E4/E20. Detta har idag mycket god framkomlighet på Stockholmssidan. Efter planerad ombyggnad får Skärholmsvägen en minskad kapacitet som främst är dimensionerad för de berörda stadsdelarnas behov, vilket gör att framkomligheten blir nedsatt vid tider för omledning. Kapaciteten blir dock inte sämre än längs andra delar av detta omledningsnät tex. längs Vantörsvägen – Mickelsbergsvägen och Kontrollvägen – Västbergavägen – Elektravägen mfl.. Trafikkontoret vill därför inte invända mot områdesprogrammets gatuförnyelseförslag med avseende på Skärholmsvägens omledningsvägfunktion.

Förbifart Stockholm

Kontoret anser att det bör finnas en kartredovisning av hur "Förbifart Stockholm" skulle kunna dras i tunnel genom (under) programområdet och hur anslutningar skall kunna ordnas till områdets huvudgator.

Spårväg Syd

Genomförda analyser för spårvägens dragningsalternativ i området visar att såväl trafikmängder som kostnader blir likartade i de båda alternativen. Alternativ 2, via Sättra, innebär dock en tidsförlust jämfört med alternativ 1 vilket är en nackdel. Dragningen via Sättra innebär också att spårvägen inte får en centralt belägen hållplats vid Smista Park. Kontoret är därför tveksamt till dragningen via Sättra enligt alternativ 2 utan förordar alternativ 1 eventuellt med en modifierad dragning via Björksättravägen.

Buss och tunnelbana

De berörda stadsdelarna har planerats och byggts samordnat med tunnelbanan. Detta gör att god kollektiv resestandard erbjuds befintliga boende i området. Den nya bebyggelsen i områdesprogrammet är dock till delar lokaliserad till platser med långa gångavstånd till tunnelbana. Det behövs därför en utökad busstrafik så att gångavstånd och turtäthet till kollektivtrafik blir acceptabel för boende i den nya bebyggelsen. Detta föreslår kontoret studeras vidare i samarbete med SL i kommande plan- och programarbeten.

Murmästarvägen och Bredängs trafikplats i etapp 1

Föreslagen flyttning närmre E4/E20 och förlängning österut av Murmästarvägen till den ombyggda trafikplatsen vid Bredäng gör att behoven minskar för industriområdets trafikanter att använda Skärholmsvägen vid färd till och från området.

Kontoret tillstyrker att områdesprogrammets nya väg- och gatustruktur vid Bredängs trafikplats läggs till grund för fördjupade studier i kommande detaljplane- och gatuprogramarbeten.

Murmästarvägens förlängning (etapp 2)

Föreslagen framtida förlängning av Murmästarvägen västerut utefter E4/E20 från Strömsättravägen till Skärholmsvägen strax norr om gatukorset med Smistavägen avleder ytterligare trafik från Skärholmsvägen och skapar ökad vägkapacitet vid sidan av europavägsstråket. Förlängningen av Murmästarvägen skapar dock inga nya exploateringsmöjligheter.

Kontoret föreslår att den förlängda Murmästarvägen inte detaljplanläggs förrän de övergripande strukturfrågorna är utredda i området, det vill säga Förbifart Stockholm, Spårväg Syd jämte utvecklingsprogrammet för den regionala kärnan Skärholmen-Kungens kurva.

Vårbergsvägen

Vårbergsvägen har breda körbanor på sträckan mellan Skärholmen och Vårbergs IP och den föreslagna avsmalningen bedömer kontoret möjlig utan att framkomlighet och säkerhet hotas. Kontoret anser att det bör vidarestuderas hur korsningen mellan Vårbergsvägen och Ekholmsvägen bäst bör utformas.

Björksätravägen och andra huvudgator i programområdet

I områdesprogrammet föreslås att flera mindre huvudgator inom stadsdelen byggs om med trädplantering och nya gångbanor. Det är dessutom tänkt att det längs gatorna skall finnas plats för parkering och angöring för den nya bebyggelsen. Utformningen av dessa gator måste studeras närmare i det kommande arbetet.

Bebyggelse med entréer mot gata skapar nya trafikmönster i området. Fler oskyddade trafikanter i gaturummet skapar ökad gatuaktivitet men medför samtidigt att trafikriskerna ökar. Särskilt viktigt är säkerheten för den cykeltrafik som alstras av den nya bebyggelsen vilket gör att cykelbanor får övervägas där trafikmängd och hastighet så kräver.

Parkering

I områdesprogrammet anges som grundförutsättning att parkering för den nya bebyggelsen skall ordnas på tomtmark. Samtidigt nämns att det går att inrymma 1500 bilplatser på ett inte alltför kostsamt vis på gatunätet tack vare breda gator som skulle få lägre farter om de smalnades av med parkeringsfält.

Kontoret avstyrker att allmänna gator nyttjas som permanent parkeringsresurs för bebyggelsen. Detta innebär ett hinder och ökade kostnader för gatuskötseln samtidigt som säkerheten för cykeltrafikanter påverkas negativt. Tillgängligheten för funktionshindrade (angöringsmöjligheter) påverkas också. Kontoret är positivt till att de befintliga lokalgator som inte har allmän uppgift överförs till kvartersgator och därvid bidrar till att skapa förmånliga parkeringslösningar för ny och befintlig bebyggelse.

Påverkan på barn

Trafikmiljön längs Skärholmsvägen, Vårbergsvägen, Björksätravägen samt Bredängs trafikplats påverkar barn i den nya bebyggelsen. Det är därför nödvändigt skapa säkra gång- och cykelpassager. Planskilda lösningar behövs för att klara säkerheten för barn som inte uppnått trafikmogen ålder.

Tillgänglighet

Tillgänglighetsfrågorna får studeras i samband med kommande program- och planprocesser och i detaljprojekteringsarbetet för gatuombyggnaderna.

Ekonomi

Anläggningskostnader

Områdesprogrammets förslag innebär stora kostnader för ombyggnader av befintliga gator och ledningsnät med anpassning till den nya bebyggelsens behov. Trafikkontoret förutsätter att erforderliga infrastrukturåtgärder fullt ut finansieras inom ramen för de nya exploateringarna.

Driftkostnader

Områdesprogrammet redovisar inga driftkostnadseffekter för staden för föreslagna gatu- och gatumiljöåtgärder. Kontoret har därför hämtat dessa uppgifter från den trafik- och exploateringsutredning för Skärholmsvägen som utförts av gatu- och fastighetskontoret år 2001

Kapitaltjänstkostnader, 8% av 490 Mkr:	+ 39 200 kkr/år
Gatuunderhåll:	- 250 "
Gatubelysning + trafiksignaler:	- 20 "
Renhållning, barmark + vinter:	- 50 "
Grönyteskötsel:	+ 960 "
SUMMA:	+ 39 840 kkr/år

Näringsliv och jobb i regionen

Kontoret anser att föreslagen bebyggelse i stadsdelarna bör få en positiv inverkan på näringslivet i regionen. Dels genom de arbetstillfällen som skapas under utbyggnadstiden, dels genom att möjliggöra ytterligare inflyttning av arbetskraft i regionen. Den nya bebyggelsen skapar även förutsättningar för att Sättra, Bredäng och Vårbergs centrum ska kunna överleva och att kulturliv samt mötesplatser skall kunna behållas och utvecklas.

Genomförande och tidplan

Då områdesprogrammet godkänts kan de olika byggnadsprojekten delas upp i olika detaljplaner. Dessa kommer sedan att arbetas fram successivt under flera år.

Trafikkontoret bedömer att det är viktigt att gatuombyggnaderna längs Skärholmsvägen inte delas upp på alltför många etapper med tanke på trafiksäkerhet, kontinuitet och stadsbild.

Kontorets förslag till beslut

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar överlämna och återropa kontorets tjänsteutlåtande som svar på programremissen avseende områdesprogrammet för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg.

SLUT