

Handläggare

Katarina Kjellberg

08-508 261 63

Katarina.kjellberg@stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret

Planavdelningen

Madeleine Lundbäck

Hedda Orviste-Nilsson

Remissvar på förslag till program för Bagarmossen Skarpnäck. S-2014-12380

Programförslaget

Programförslaget innebär en förtätning och sammanlänkning av Stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck, ytterligare ca 2500-3000 nya bostäder föreslås. Utvecklingen är en del i att möta uppdraget att planera för 140 000 nya bostäder till år 2030. Programmet behandlar också handel, verksamheter och allmänna funktioner som skolor, parker samt i viss mån förändrade gatustrukturer för att möta förtätningen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har inte deltagit kontinuerligt i programarbetet. Kontoret anser att programförslaget i stort är väl och omsorgsfullt genomarbetat. Det är positivt att fler bostäder och verksamheter planeras både i Bagarmossen och Skarpnäck. Sammanlänkningen av områdena är bra.

Redan i föregående programarbete 2012 påpekade trafikkontoret hur viktigt det är med sammanlänkningen av områden för alla trafikslag. Det är viktigt att skapa ett långsiktigt hållbart gatunät som uppfyller promenadstadens intentioner men som samtidigt ger en minskad belastning på vissa stråk genom att bättre sila trafiken i ett finmaskigt nät. Programmet har dock valt att inte beakta detta. Trafikkontoret vill uttrycka en oro för strukturen och utvecklingen i hela sydöstra söderort. Program för Bagarmossen och Skarpnäck tillför 2500-3000 nya bostäder, program för Hammarbyhöjden-Björkhagen i norr ytterligare drygt 3000 bostäder och däremellan kommer relativt sett långt gångna planer för både Kärrtorps centrum och kommande Kärrtorps IP med upp till 1500 bostäder tillsammans. Detta utan förslag till nya kopplingar och sammanlänkande vägar för alla trafikslag mellan dessa områden.

Detta tvingar trafiken till endast ett fåtal in- och utfarter från östra söderort mot omvärlden med ökad belastning och störningar till följd. Det blir även minskad tillgänglighet för kollektivtrafik och räddningstjänst, varuleveranser och annan service i och mellan

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26163
Växel 08-508 272 00
katarina.kjellberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

dessa områden. Tilläggas bör också att Sköndal, i nära anslutning söder om Skarpnäck, också planeras byggas ut med 6000 bostäder och att även detta område har endast två kopplingar till omvärlden.

Programområde, användning och gränser

Programmet omfattar stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck och är väl avvägt med naturliga avgränsningar.

Övergripande förslag och principer

Programmets huvuddrag är ett gemensamt parkrum, attraktiva stråk och samband samt bebyggelseutveckling utifrån befintliga förutsättningar och kvalitéer. Sammanlänknings mellan Bagarmossen och Skarpnäck, om än enbart för gående och cyklisterna, är god och kommer tillföra stor kvalitet till stadsdelarna. Planeringen, som utgår från befintliga gator, förstärker också huvuddragen i programmet och tillgodoser angöringsbehovet på ett effektivt sätt.

Programmet tar upp att trafiksepareringen kan bidra till upplevd otrygghet och omvägar. Trafikkontoret anser att inga nya trafikseparerade länkar bör planeras inom programområdet, om det inte är nödvändigt av uppenbara trafiksäkerhetsskäl. Förslaget om att utreda en sänkning av Rusthållarvägen och läka samman denna med Lagavägen är därför helt i linje med kontorets planeringsönskemål. Det är positivt att Tyresövägen föreslås överbyggas i fler punkter. Trots detta kommer vägen fortsatt att vara en barriär mot Flaten och Sköndal.

Bebyggelse

Ambitionen att skapa högre täthet och ett effektivt markutnyttjande är lovvärd. Trafikkontoret bedömer också att båda stadsdelarna tål en relativt hög exploatering med hänsyn till det mycket goda kollektivtrafikläget, framförallt i anslutning till centrum/tunnelbanans stationer.

Gator och trafik

Trafikkontoret är positivt till att programmet så tydligt tar avstamp i cykelplanen och framkomlighetsstrategin med avsikter att i första hand understödja och främja mer hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

Gång- och cykel

Programmet pekar ut viktiga stråk och förslag till stärkta kopplingar för gång- och cykeltrafikanter vilket är bra. I de allra flesta fall är det befintliga gång- och cykelvägnätet omvägar som slingrar sig

genom området och följer topografin. Dessa omvägar i park- och naturmark har en separering från övrigt gatunät i höjd- och sidled. Det kan snarare förvilla, bidra till minskad orienterbarhet och en upplevd otrygghet. Trafikkontoret anser att programmet väl belyser problematiken med detta och ser att ansatser för att öka tillgänglighet och orienterbarhet också kommer leda till en ökad trygghet och mer användning av stråken.

Programmet beskriver kortfattat en idé om ett nytt pendlingsstråk för cykel mellan Bagarmossens centrum, utmed tunnelbanan och vidare mot Nytorps gårde via Kärrtorp. Trafikkontoret är positivt till idén och skulle gärna se stråkförslaget konkret och mer detaljerat inritat på en karta.

Kollektivtrafik

Programmet bör tydligare beskriva hur kopplingarna inom området till tunnelbanornas stationsentréer samt till busstrafiken, i framförallt Skarpnäck, kan tydliggöras och stärkas.

Fordonstrafik

Det är viktigt i det växande Stockholm att stadens olika områden hålls ihop och växer samman. Därför menar kontoret att programmet, trots stort fokus på sammanlänkningen inom programområdets stadsdelar, borde fokuserat än mera på kopplingen mot intilliggande områden som Enskededalen, Kärrtorp och Sköndal. Med en lokal koppling mellan stadsdelarna, avsedd för alla trafikslag så sprids trafiken över hela det lokala vägnätet.

Bagarmossens och Skarpnäcks bebyggelse sammanlänkas bättre med dels varandra och dels omvärlden ju fler kopplingar som finns mellan olika områden. Det är därför viktigt att inte tala om smittrafik utan istället belysa att det handlar om framkomlighet och ett mer finmaskigt nät som bättre silar alla trafikslag genom områden. Detta är viktigt mer av sammanlänkande skäl än av trafikalstringsskäl. Det är önskvärt att t.ex. varuleveranser, servicetrafik med mera genom ett minskat trafikarbete orsaka mindre störningar. T.ex. räddningstjänsten kan visserligen köra på parkvägar men det är inte önskvärt under uttryckning annat än i nödfall. Att länka samman områden för alla trafikslag handlar också om en integration mellan områden, ett finmaskigt nät med många kopplingspunkter minskar också generellt belastningen på vissa gator. Det är dock riktigt som programmet säger att det ändå är kö på Nynäsvägen och det går inte att komma ifrån med fler kopplingar men dessa fyller som sagt andra viktiga funktioner.

Utmed Rusthållarvägen och Stångåvägen ligger flertalet sjudygnsparkeringar kvar utan att programmet föreslår någon förändring. Trafikkontoret anser att programmet borde peka ut en inriktning för all allmän platsmarken på och invid gatorna i området. Det föreslås på s. 19 att kanstensparkeringen längs vissa gator ska tas bort för att få plats med enkelriktade cykelbanor. Det är av stor betydelse att enkelriktade cykelbanor kommer till, trafikkontoret har inga invändningar. Det blir dock än viktigare att någonting tydligt pekas ut om sjudygnsparkeringarna.

På samma sträcka ligger även befintlig trafikseparering kvar. Kontoret önskar att den analyseras och att programmet tar ställning till om den är bra och välfungerande eller annars möjlig att ta bort.

Det är Trafikverket som är väghållare för Tyresöleden. Stadens önskade utveckling i dess nära anslutning, planerade verksamheter, förändrad trafikplats Skarpnäck samt plan för gång- och cykelanslutning på bro, måste därmed ske i samråd med dem.

Grönstruktur – park, idrott, rekreation

Ambitionen att behålla och förbättra områdets gröna samband är god och detta lyckas till stora delar väl i programmet.

Bergholmsparken kommer tillsammans med Bagarmosseskogen att få en ännu större betydelse som vistelseplats och bli en viktig länk mellan stadsdelarna. Den stora mängd hus som tillkommer medför likväl att en stor del av de gröna sambanden förändras. Tydligast blir detta i delområde 1, vid Bergholmsbacken.

I vissa fall kan det vara svårt att utläsa i programmet vilken natur som är möjlig att bevara i anslutning till den nya bebyggelsen. Detta gäller i första hand vid platser med stora nivåskillnader där det ofta finns värdefull natur. Trafikkontoret ser helst att stora delar av den befintliga naturen sparas inne på gårdar och mellan hus. Det är också viktigt att den nya bebyggelsen placeras så att landskapet med dess natur och topografi framträder och inte byggs för eller sprängs bort.

Inom programområdet finns många skyddsvärda ekar och tallar. Staden har ett stort ansvar att värna dessa träd då de på grund av storskaligt skogs- och jordbruk försvunnit på många andra håll. Naturvärdena är på ett bra och tydligt sätt inventerade men bör kompletteras med en tydligare redovisning av hur bebyggelsen kommer att påverka enskilda trädindivider av hög skyddsklass.



Skola och Förskola

Programmet redovisar både skolor och förskolor, de flesta fristående med egna gårdar vilket är positivt. De flesta är också placerade i nära eller direkt anslutning till park- och naturmark som kan nyttjas som ett komplement till den egna gården. Kontoret vill dock framhålla vikten av att alla förskolor och skolor verkligen får egna, väl tilltagna gårdar. Mer regelbundet samnyttjande av allmän platsmark medför ofta problem med privatisering och slitage i en tätare stadsbygd.

Trafikkontoret vill också framhålla vikten av att tillgängligheten och framkomligheten till förskolor och skolor med kollektivtrafik och bil beaktas. Kontoret anser inte att gatuanlutningar till nya skolor och förskolor ska utformas som säckgator med vändplaner då det skapar vändnings- och backningsrörelser och inte medger avlämning på ett trafiksäkert sätt. Kontoret förordar därför att nya gator planeras som genomgående.

Bergholmsbacken

Den föreslagna strukturen redovisar körning på parkstråket som enligt programmet ska utformas på gåendes villkor för låga hastigheter. Trafikkontoret anser inte att det går att sköta och på ett tydligt sätt reglera ett så pass långt stråk som gångfartsområde. Det kommer också vara svårt att utformningsmässigt klara dimensionerande trafik till både bostäder, lokaler, skola och förskolor på detta stråk. Körytorna bör vara tydligt separerade från gångytorna med hänsyn till att det är en primär skolväg och barn är inte trafikmogna att bedöma interaktion med fordon på det sätt som krävs.

Trafikkontoret föreslår att angöringsvägen från Rusthållarvägen till den nya skolan ska dras vidare åt nordväst och ansluta till nya lokalgatan mellan bebyggelse och förskola, via en delsträcka av parkstråket. Kontoret menar att om en eller flera av dessa lokalgator kopplas ihop över parkstråket (som kan vara upphöjt för ökad säkerhet) så behöver inte stora vändplatser anläggas. Trafiken med sopbilar, varuleveranser samt föräldrar till skola och förskolor etc. kan då sila igenom ett sammanhängande nät. Istället för att bygga in en situation som leder till backning för att vända.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26163
Växel 08-508 272 00
katarina.kjellberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bergholmsparken

Trafikkontoret tycker att både struktur och innehåll är väl genomtänkt och bra. Kontoret ser dock en konflikt mellan parkfunktionen och att Skarpnäcksvägen är ett utpekat pendlingscykelstråk i cykelplanen idag. Ett parkstråk med

aktiviteter är enligt trafikkontoret inte förenligt med ett pendlingsstråk och kontoret föreslår därför att programmet ersätter pendlingsstråket på Skarpnäcksvägen med ett nytt pendlingsstråk utmed Gamla Tyresövägen. Gamla Tyresövägen måste då byggas om för att uppnå fullgod standard för cykelpendling enligt stadens cykelplan. Skarpnäcksvägen blir då ett rekreativstråk, fortsatt både för gående och cyklister, men med större möjlighet till aktiviteter på och i direkt anslutning till stråket.

Vid en eventuella framtida utbyggnad av Skarpatorpsskolan anser Trafikkontoret att möjligheten att bygga på befintlig skola på höjden bör övervägas som första alternativ. Nya byggnadsvolymer som skapar barriärer i parkstråket bör undvikas.

Skarpnäcks sportfält

Den föreslagna sim- och sporthallen är väl placerad i Skarpnäcks entré mot Horisontvägen med avseende på goda bussförbindelser. Kopplingen till tunnelbanan är dock inte tillräckligt stark och en sammanlänkning av områdena för alla trafikslag i Vinggatans förlängning hade medgett busstrafikering till sport- och idrottsplatsen även från Bagarmossen. Frågan om en koppling för flera trafikslag, i ett lämpligt läge sett till naturmiljö och kvalitéer, bör utredas vidare.

Trafikkontoret önskar ett förtydligande av hur placeringen av sim- och idrottshallen är anpassad till de värdefulla ekar som finns på platsen. Med stor sannolikhet kommer flera av träden behöva fällas eller stå trängda mot simhallen.

De nya bostadskvarteren som föreslås är även de utformade med lokalgator mot en gångfartsgata. Gatorna borde dock bindas ihop med en vanlig lokalgata runt det mellersta kvarteret. Det är liksom i området Bergholmsbacken en stor målpunkt för gående och cyklister i olika åldrar som kanske inte är trafikmogna. Det viktiga är att ha en nivåskillnad mellan gående och fordonstrafik. En vanlig lokalgata tillgodoser också en bättre angöring till sportfältet.

Gamla Tyresövägen

Trafikkontoret ställer sig positiva till att omvandla Gamla Tyresövägen till en stadsgata. Det är då av vikt att plats ges i sektionen till en fullt utbyggd gång- och cykelbana för pendlingsstråk utmed varje sida. Dessa måste också kopplas ned till Flatenvägen och ansluta till befintligt pendlingscykelstråk där. Trafikkontoret anser att även den västra sidan av Gamla Tyresövägen är lämplig för bebyggelse. Den befintliga lokalgatan,

del av Gråhundsvägen, som går parallellt med gamla Tyresövägen kan då med fördel tas bort och anslutning till nya och befintliga bostäder omformas.

Programmet föreslår att den nya bebyggelsen kopplas samman genom att den gröna förbindelsen genom Skevrodsskogen behålls och förstärks mot Skarpnäcks sportfält vilket är bra. Skogsområdet blir än mer värdefullt som närnatur i och med den nya bebyggelsen och vid en eventuell senare utveckling mot bostäder vid Horisontvägen. Av den anledningen är det viktigt att det vid en eventuell planändring av den del av skogen som nyttjas av skolan säkerställs att marken kommer att användas på liknande sätt som idag. Det är viktigt att marken förblir grön och allmänt tillgänglig under de tider skolan inte använder den. Eftersom detaljplanen i dagsläget även medger industri och kontor finns en risk att så inte blir fallet om skolan flyttar därifrån. Funktionen kanske istället kan regleras genom ett nyttjanderättsavtal som upphör om skolan försvinner.

Skärgårdsskogen

Områdets gatunät är väl utformat och sammanlänkat med bara en återvändsgata. Natur- och terränganpassning av bebyggelsen är viktig på platsen och Trafikkontoret är inte övertygade om att slutna kvartersbebyggelse är lämplig av den anledningen.

Skarpa By

Huvuddelen av förslaget för Skarpa by anser trafikkontoret är bra. Ytterligare en lokalgata som kopplar det nya tillskottet i delområdet med det gamla vore önskvärd. Tåtorpsvägen är rak och bred idag med brister i utformningen. Mötet mellan parkstråk och gata borde ses över och ges en annan karaktär och Tåtorpsvägen borde om möjligt kopplas till den nya bostadsenklaven. I bästa fall skulle även detta område kopplas mot Bagarmossen på lämpligt sätt med hänsyn till natur- och kulturmiljö.

De fem bostadshus som är placerade längst mot nordöst bör utgå av hänsyn till den fantastiska kultur- och naturmiljön. Miljön kring Skarpnäcks gård har med sina gamla ekar högsta naturvärdesklass och bör bevaras och utvecklas utifrån dess unika förutsättningar.

Bagarmossens centrum

Anslutningen upp till Bagarmossens centrum från parkstråket i Bergholmsbacken behöver tydliggöras. Om det avses trafikeras med motorfordonstrafik så behöver dessa ytor åtskiljas. Ett nytt bostadshus söder om tunnelbanan, bör ej vara helt omgärdat av

gångfartsområden med blandtrafik, särskilt eftersom det föreslås lokaler i bottenvåningen. Angöringen samt leveranser av varor behöver tas om hand på ett systematiskt och bättre sätt än att tunga fordon kör, vänder etc. på torgytor. Dessa bör vara helt fredade från trafik. Befintlig vändplan från Rusthållarvägen kan med fördel göras om till en ny lokalgata som förlängs förbi torget och fortsätter utmed ena sidan av det nya huset och vidare till Svartågatan eller till Rusthållarvägen längre söderut.

Bagarmossens centrum är redan i dagsläget splittrat mellan de två torgen, det är därför av stor vikt att nya byggnader placeras så att de befintliga torgen knyts ihop och ges en intimare skala. Förslaget skapar snarare en ökad separering till tre torgytor, avgränsade från varandra av höghus.

Tankar och planer för sjudygnsparkeringarna utmed Rusthållarvägen och Stångåvägen bör tas upp i programmet.

Förtätningar i Bagarmossen

Trafikkontoret har följande synpunkter på föreslagna förtätningar i Bagarmossen.

1. Möjligt att pröva om angöring kan ordnas utan alltför stor inverkan på gång/cykelstråk.
3. Ny bebyggelse kan skapa en trevligare och tryggare gatumiljö.
4. Trafikkontoret ställer sig positivt till ny bostadsbebyggelse vid Byälvsvägen och anser att det vore bra om vägen får en ny utformning i samband med detta.
5. Ny bebyggelse kan skapa en trevligare och tryggare gatumiljö.
6. Förslaget bör utgå då marken ingår i ett grönt nätverk genom stadsdelen som på sikt ev. skulle kunna knytas samman med Nackareservatet på ett bättre sätt.
7. Kontoret anser att förslaget med åtta radhus vid Ljusnevägen-Rusthållarvägen (7) bör utgå med hänsyn till att detta är en viktig entré till Nackareservatet.
8. Marken ingår i ett sammanhängande grönt nätverk genom stadsdelen vidare mot Nackareservatet. Det är därför viktigt att en tillräckligt bred parkremsa behålls.
9. Marken ingår i ett sammanhängande grönt stråk. Det är därför viktigt att tillräcklig bredd av parkstråket behålls.
10. Bör ses över tillsammans med parkering på motsatt sida av vägen. Borde vara möjligt med högre exploatering än radhus på platsen.

Förtätningar i Skarpnäck

Trafikkontoret anser att ytterligare bebyggelse än det som föreslås i programmet med fördel kan inrymmas utmed Gamla Tyresövägen.



Erika Björnsson
Enhetschef