



Jan-Erik Hollander
tel. 5082 6379

Skärholmsvägen – Trafik- och exploateringsutredning. Remissredovisning.

Genomförande

Gatu- och fastighetsnämnden har vid sammanträde 2001-02-06, utan eget ställningstagande, godkänt att trafik- och exploateringsutredningen för Skärholmsvägen sänds på remiss.

Gatu- och fastighetskontoret har sänt utredningen på remiss till 45 instanser enligt sammanställning längst bak i denna bilaga. Yttranden har erhållits från 25 av de tillfrågade instanserna vartill kommer två yttranden från ej tillfrågade organisationer ("Nej till Västerleden" jämte Bredängs och Sätra socialdemokratiska föreningar).

Gatu- och fastighetskontoret har deltagit vid lokalt informationsmöte i Skärholmen, anordnat av Skärholmens stadsdelsförvaltning 2001-04-25 och, tillsammans med Vägverket konsult och Tema arkitekter, medverkat vid genomgång av utredningen och svarat på uppkomna frågor mm.

Av utrymmesskäl lämnas nedan blott en sammanfattning av inkomna remissyttranden och gatu- och fastighetskontorets kommentarer till framförda synpunkter.

Kontorets synpunkter är skrivna på detta vis; indraget och med kursiv stil.

De kompletta remissyttrandena finns tillgängliga för studier hos handläggaren för detta ärende.

Remissynpunkter

Stockholms kommunala nämnder och Ytterstadssatsningen i Sättra.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden har vid sammanträde 2001-06-07 beslutat förorda att förslaget som benämns XL skall ligga till grund för det fortsatta arbetet och att därutöver godkänna, överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Stadsbyggnadskontoret anför i tjänsteutlåtande 2001-04-18 att nybebyggelse är angeläget i Sättra och Bredäng som har låg förvärvsfrekvens och minskande befolkning. Förslagen tar väl hänsyn till befintliga förhållanden och föreslagna husvolym/höjder får begränsad påverkan på befintlig bebyggelse. De tre bergen blir kvar intakta liksom Södertäljevägens trafikreservat för framtida kommunikationer och som grönstråk in mot staden. Gång- och cykelbron till Huddinge finns med liksom även utrymmen för Förbifart Stockholm (huvudsakligen i tunnel).

Stadsbyggnadskontoret förordar alternativ L ("large") med hänvisning till att dess kostnader och intäkter i stort balanserar varandra och att det ger stora värden ur såväl stadsbilda-, bostadsförsörjnings- som integrationssynpunkt.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden har vid sammanträde 2001-04-25 beslutat att som svar på remissen överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande.

Idrottsförvaltningen anför i tjänsteutlåtande 2001-04-04 att det är viktigt att ej bebygga befintliga grön- och naturområden mellan Skärholmen och Bredäng utan dessa skall göras tillgängliga för lek- och idrottsverksamheter och för motion. Parkeringsmöjligheterna vid Sättra idrottsplats bör väsentligt förbättras (genom att Eksättravägen på sträckan förbi idrottsplatsen görs om till parkeringsyta) och att idrottsplatsens yta utökas för att få uppvärmningsytor för fotbolls- och idrottsverksamheter. Sättra bollplan föreslås också utökas genom att en 11-manna naturgräsfotbollsplan för träningsverksamhet anläggs inom park- och naturmark i höjd med Sättra bollplan, på västra sidan av Björksättravägen (inom den sk. "Cirkusängen"). Sättra pistolskyttebana är den enda av sitt slag i Söderort. Det är viktigt att denna finns kvar.

Det är olyckligt att omdana Eksättravägen till P-plats och hägna in Sättra IP med sin parkering på det sätt som idrottsförvaltningen föreslår. Eksättravägen är huvudtillfart till idrottsplatsen och en avstängning skapar långa och svårorienterade färdvägar till idrottsplatsen. Andra lösningar på P-frågan måste, enligt Gfk:s bedömning, sökas i samråd med stadsbyggnadskontoret.

Grönområdena öster om Sättra IP liksom väster om Sättra bollplan ingår ej i trafik- och exploateringsutredningens område och får därför prövas i annat sammanhang. Pistolskjutbanan kan behöva beläggas med restriktioner eller stängas om störningskänslig bebyggelse förläggs intill.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd har vid sammanträde 2001-05-17 beslutat att i huvudsak tillstyrka förvaltningens remissvar med undantag av yttrande kring Förbifart Stockholm. Nämnden förordar flyttning av Skärholmsvägen på den längre sträcka som föreslagits av ”Trafik- och närmiljögrupperna i Sättra och Bredäng” och beslutar att påfart för Förbifart Stockholm inte skall byggas i Södra Sättra.

Skärholmens stadsdelsförvaltning anför i tjänsteutlåtande 2001-03-19 att det är positivt att ett förslag som kommit från medborgare i närområdet kommit upp för beredning. Det som saknas i utredningen är en konsekvensbeskrivning om varför man ej följer ursprungsförslaget från Ytterstadssatsningen. Påfart till Förbifart Stockholm från Skärholmsvägen begränsar utredningen och ger mer onödig trafik i området. Viktigt är att ta med framtida lösningar för kollektivtrafiken. Förvaltningen tycker att fortsatt utredning på XL-alternativet skall göras där man undersöker en vägdragnings för nya Skärholmsvägen även i den södra delen och söker en annan lösning för påfart till Förbifart Stockholm från Skärholmsvägen. Fler bostäder och arbetsplatser bör tillskapas och staden bör tillsammans med Huddinge utreda sammanlänkning av Skärholmen med Kungens Kurva. Om XL visar sig ogenomförbart är andrahandsförslaget L med komplettering med fler bostäder.

Stadsdelsnämndens och stadsdelsförvaltningens önskemål och beslut har likartad innebörd som de som framförs av Ytterstadssatsningen. Kontoret hänvisar till kommentarer som nedan redovisas tillsammans med Ytterstadssatsningens remissyttrande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid sammanträde 2001-05-15 beslutat enligt förvaltningens förslag.

Miljöförvaltningen föreslår i tjänsteutlåtande 2001-04-26 att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att:

- ? I första hand förorda alternativ Large
- ? Avstyrka alternativ Medium
- ? Föreslå att den framtida planen kompletteras med barriärminskande åtgärder som underlättar spridningsvägar för djur och växter.

Miljöförvaltningen är positiv till en förändring av vägsträckan som idag är mycket markkrävande, utgör en barriär mellan bostads- och arbetsområden samt skapar höga bullernivåer. Vägavsnittet är ett drabbat område för viltolyckor beroende på den regionala ”Gröna kilen” har finförgrenade grönskantningar mot naturområden vid Skärholmen och Sättra. Vägverket har nyligen satsat stora resurser för att underlätta viltpassager vid Masmo, längre ut i denna kil. Trafik- och exploateringsutredningen har inte belyst hur dessa barriäreffekter påverkas och hur de kan minskas; exempelvis genom ekodukter. Förutsättningar för att utforma bron mellan Smista och Sättra så att den passar både djur och människor bör utredas.

Miljöförvaltningen bedömer de olika alternativen ur miljösynpunkt:

- ? Miljöförbättringarna i alternativ Noll är små och riskerar att försvinna om Förbifart Stockholm byggs.
- ? I alternativ Medium minskar bullernivån med 1-4 dB(A) tack vare sänkt hastighet. Maxbullret är oförändrat. Vägytor och barriäreffekter minskar. Föreslagna bostäder vid Sätra C. mellan Skärholmsvägen och Eksätravägen får höga bullernivåer på alla sidor. Trafikens störningar gör att alt. M ej är ett godtagbart alternativ.
- ? I alternativ Large uppnås positiva miljöeffekter i boendemiljön genom sänkta hastigheter och skärmande kontorsbebyggelse. Minst en tyst sida kan skapas för de nya bostadshusen. Positivt är att trafiken flyttas till verksamhetsområdet vid E4:an, att vägens ytanspråk minskar och att framkomligheten för oskyddade trafikanter ökar. Däremot är det risk för att den nya bebyggelsen försvårar spridningsvägar för djur, vilket bör kompenseras vid fortsatt planering.
- ? Mer mark kan tas i anspråk för bostäder i alternativ Extra Large. Positivt är att icke-önskvärd trafik flyttas till det redan bullerstörda området längs E4:an. Det är dock risk för att ökad bebyggelse försvårar spridningsvägar mellan naturområden för djur vilket i än högre grad måste kompenseras. Nya bostäder tätt inpå arbetsplatsområdet kan göra att företagens utveckling försvåras genom att det (enligt Miljöbalken) kan behöva läggas restriktioner på transporter till/från företagen liksom även företagets verksamheter. Pistolskjutbanan kan behöva beläggas med restriktioner eller stängas helt om bebyggelse förläggs intill.

Viltolyckor inträffar längs Skärholmsvägen främst på sträckan mellan Björksätravägen och Smistavägen i utredningen betecknat "Grönstråk syd". Förklaring är, förutom grönkilsförhållandet, även avsaknaden av gångtunnlar på denna delsträcka. I alla alternativ har denna delsträcka undantagits från bebyggelse. Frågan om utformning av gångbron över E4 mellan Smista och Sätra får tas upp till diskussion bl.a. med Huddinge efter det att inriktning i Skärholmsvägsfrågan klarlagts.

Näringslivsnämnden

Näringslivsnämnden har vid sammanträde 2001-05-03 beslutat att överlämna och åberopa näringslivskontorets tjänsteutlåtande.

Näringslivskontorets synpunkter i tjänsteutlåtande 2001-04-03 begränsas till synpunkter på företagsområdet och dess tillgänglighet. Sätra företagsområde sysselsätter ca 1500 personer och har ett utmärkt läge nära E4:s trafikplatser. Tre av utredningsalternativen påverkar ej tillgänglighet och verksamheter på något negativt vis men alternativ XL har två nackdelar; dels kommer bostäderna på två ställen nära företagsområdet och dels saknas utrymme för parkering åt bilföretagen längs Murnästarvägen. Kontoret anser ej att tillkommande bostadsbebyggelse kan tillåtas inkräkta på verksamheter i befintliga företagsområdet. Om företagsområdet ger upphov till störningar för bostäderna är det oftast företagen som får ta de negativa konsekvenserna.

Parkeringsfrågan är kritisk för de åtta bilföretagen längs Murmästarvägen och alternativ XL vore fördömande för deras existens eftersom eventuella parkeringsytor skulle gå åt till den "Nya Skärholmsvägen".

Verksamhetsinriktning för de föreslagna nya arbetsplatserna behöver tänkas över; det är tveksamt om det finns tillräcklig efterfrågan på kontorsytor i dessa lägen av staden.

Även miljöförvaltningen har anfört farhågor för att bostäder nära industriområdet kan bli ett hot mot verksamheterna ifall dessa eller trafiken till dem upplevs störande. Gatu- och fastighetskontoret är tveksamt till markparkeringsområden i kraftledningsgatan mellan Murmästarvägen och E4 och bedömer att andra lösningar på parkeringen för företagens anställda måste sökas oberoende av Skärholmsvägens eventuella omdaning (se även kommentarer i parkeringsfrågan, nedan under yttrande från Sätra Företagsgrupp).

Ytterstadssatsningen i Sätra; Grupp "Trafik och närmiljö"

Arbetsgruppen Trafik- och närmiljö inom Sättras ytterstadssatsning har noga studerat remissunderlaget. Genom att arbetsgruppen ursprungligen tog fram detta förslag är det något av gruppens "skötebarn". Arbetsgruppen anför i sammanfattning följande synpunkter:

- ? Med Skärholmsvägen kvar i södra delen frånhänder man sig möjligheten att bygga minst 300 lägenheter och försämrar miljön för många. Utredningen måste visa hur en flyttning skulle kunna utformas och vad den kostar. Huvudinriktningen skulle vara bostäder men det har man ej klarat i remissens alternativ.
- ? Av de redovisade alternativen förordar vi XL-lösningen
- ? Avgörande för om det skall vara meningsfullt att gå vidare är att vägverket avstår från den extra påfarten från Skärholmsvägen till Förbifart Stockholm.
- ? Fortsatt utredning måste till; komplement med uteslutna delar, målsättning att försöka genomföra denna vägomläggning och exploatering i Bredäng, Sätra och Skärholmen.
- ? Gång- och cykelbron bör komma till stånd och utformas med hänsyn till en komplett flyttning av Skärholmsvägen med en stor bostadsexploatering. Läget skall ansluta till Sätra C och tunnelbanan.

Ytterstadssatsningens förslag till förlängd Ny Skärholmsväg, längs E4/E20 hela vägen till Smistavägen, innebär att bostadshus skulle kunna tänkas byggas på/invid befintliga Skärholmsvägen som samtidigt måste stängas av mellan Sätra och Skärholmen. Konflikt uppstår med "Grönstråk syd" som byggs igen. Ytterligare uppgifter om möjligheter/kostnader för Ytterstadssatsningens förlängda Nya Skärholmsväg framgår av kontorets tjänsteutlåtande.

En eventuell påfart till Förbifart Stockholm i området omöjliggör ej nödvändigtvis Ytterstadssatsningens förlängda Nya Skärholmsväg. Det är främst grönstråksförhållandet, kostnaderna, uteblivna nya exploateringar jämte orienterbarheten i vägsystemet inom denna stadsdelssektor som är motiv för att, i alt. XL, behålla delar av befintliga Skärholmsvägen på delar av sträckan mellan Sätra och Skärholmen.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anför i yttrande 2001-05-17:

Länsstyrelsen anser att det av miljö-, sociala- och ekonomiska skäl är viktigt att byggbar mark i centrala lägen, med tanke på kommunikationer och infrastruktur, utnyttjas effektivt för bostäder och arbetsplatser.

Trafik- och exploateringsutredningen för Skärholmsvägen är ett bra underlag för fortsatta diskussioner med den behöver kompletteras med bevarandefrågor, miljöstörningar och risker. Samordning är också viktig med planering i angränsande kommun liksom med vägverkets pågående infrastrukturplanering i länet. Med anledning av ovanstående kan det ej avgöras vilket av de redovisade alternativen som bör förordas.

För att öka områdets kvalitativa värden krävs såväl en levande miljö som god tillgänglighet till från samt inom området. Ny bebyggelse och förändringar i vägsystem mm. måste föregås av detaljplaner. Trafik- och exploateringsutredningen skulle kunna utgöra ett program för kommande detaljplaner men staden bör överväga vilka kompletteringar som behövs enligt PBL.

E4 är primärled för farligt gods. Ett par bensinstationer finns inom området. Enligt råd och riktlinjer i Lst rapport 2000:01 anges att riskbilden skall bedömas 100 meter från en riskkälla.

Området är beläget intill E4/E20 med omfattande trafik, samt Skärholmsvägen med relativt omfattande trafik idag och i framtiden. De aktuella bebyggelseområdena kommer att utsättas för störningar från trafiken; buller, vibrationer och luftföroreningar. Dessa frågor måste beaktas i den fortsatta planeringen, liksom störningar från verksamheter (befintliga och nya). Enligt miljöbalken ska verksamhet bedrivas så att miljö kvalitetsnormen inte överträds. Normer har beslutats för b.l.a. kvävedioxid (from. år 2006) och dessa överskrids idag på några platser i Stockholms centrala delar, främst beroende på biltrafiken. Beslut kommer också om nya normer, bla. för luftpartiklar och bensen. I den fortsatta planeringen måste redovisas hur riktvärden och miljö kvalitetsnormer klaras.

Vägverket, region Stockholm, har avlämnat yttrande till staden. Länsstyrelsen delar i yttrandet framförda synpunkter.

Exploateringsområdet ligger inom ett diskuterat vattenskyddsområde för Mälaren. Detta kan komma att ställa särskilda krav på omhändertagande av dagvatten i området.

Den planerade nybebyggelsen vid Sättra centrum bör, ur kulturmiljösynpunkt, ej göras för hög. De befintliga skivhusen är planerade för att markera centrum i enlighet med tanken om "Tunnelbanestadens planering". Staden bör här överväga den tillkommande bebyggelsens omfattning samt utformningen i övrigt så att planmönster och stadsbyggnadskaraktär inte väsentligt förändras. Det kan också finnas fornlämningar i området varför en särskild utredning bör göras.

Den remitterade utredningsrapporten är en sammanfattning av ett stort och omfattande arbete. Den är ej avsedd att bilda underlag för detaljplaner enligt PBL utan för inriktningsbeslut hos staden efter vilka huvudprinciper ett eventuellt fortsatt arbete skulle kunna bedrivas.

Ingen ny bebyggelse föreslås närmre E4 än 100 meter, med undantag för visade byggrätter för arbetsplatser i kv. Lillsättra som i huvudsak medges enligt gällande detaljplaner. Skärholmsvägen är ej primär transportväg för farligt gods och befintliga verksamheter i industriområdet är ej miljö- eller hälsofarliga för allmänheten. Bebyggelse nära befintliga bensinstationer kräver att dessa flyttas, vilket uppmärksammas i utredningen.

Trafikmiljöstörningar har beräknats för buller vilka är utgångspunkt för visad användning och gruppering av tillkommande bebyggelse. Luftkvaliteten i området har bedömts utifrån angivelser från Stockholms och Uppsala luftvårdsförbund. Vid Bredängs och Sättra centrum uppgår kvävedioxidhalten till 24-36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, huvudsakligen beroende av trafiken på E4/E20. Detta är under gränsvärdet som anges till 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (år 2006).

Markbeskaffenheten längs befintliga Skärholmsvägen utgörs huvudsakligen av lera med varierande mäktighet. Här krävs försiktighet vid markuppfyllnader liksom att nya byggnader pålgrundläggs. För området vid Marmästarvägen är leran överlagrad av torv och gyttja vilket gör att markförstärkning krävs för "Nya Skärholmsvägen" i alternativ XL. Risken för vibrationsstörningar från trafiken i den redovisade nybebyggelsen får senare studeras mer ingående som underlag för förslag till lämpliga markförstärkningsåtgärder. Frågorna om vattenskydd jämte ev. fornlämningar får också studeras i ett eventuellt efterföljande programarbete inför detaljplaneläggning.

Vägverket

Vägverket yttrar sig 2001-05-11, dels i egenskap av väghållare för E4/E20 jämte för den planerade Förbifart Stockholm och dels såsom sektorsmyndighet för trafiksäkerhet, handikapp- och miljöfrågor.

Vägverkets sammanfattning av yttrandet är:

- a) att Skärholmsvägens funktion som omledningsväg för E4/E20 måste beaktas. Alltför många cirkulationsplatser eller annan krånglig trafikföring måste undvikas.
- b) att föreslagna åtgärder på vägsidan i övrigt kan tillstyrkas som de redovisas i alternativ M. Åtgärderna kan göra trafikmiljön tydligare, öka orienterbarheten och sammantaget främja trafiksäkerheten och miljön. En modifiering av L, dvs. färre cirkulationsplatser, kan också bli ett acceptabelt alternativ.
- c) Vägverket har ett behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet och hävdar ett avstånd mellan motorvägens beläggingskant och kvartersgräns om 25 meter och därtill ytterligare 10 meter mellan kvartersgräns och byggnad. För motorvägsramper är motsvarande avstånd 15 + 10 meter.
- d) E4/E20 är primär transportled för farligt gods och den planerade verksamheten kommer att innebära att fler människor befinner sig inom området. Därför är det lämpligt att under planprocessen studera vilka säkerhetskrav som måste ställas.
- e) att illustrerad bebyggelse i alla alternativ ligger för nära blivande påfartsramp till Förbifart Stockholm och att illustrerad ny bostadsbebyggelse vid Bredängs trafikplats är mycket tveksam med hänsyn till buller från vägtrafiken.
- f) att de visuella insatserna måste förstärkas i zonen mellan E4/E20 och Murmästarvägen oavsett vilket alternativ som väljs (även alt. 0).
- g) att befintligt GC-nät med eventuella förändringar bör redovisas tydligare. Befintligt busslinjenät med eventuella förändringar i de olika alternativen bör redovisas, detsamma gäller tillgängligheten för funktionsnedsatta personer.
- h) att alt. XL inte väljs med hänsyn till alltför krånglig trafikföring då Skärholmsvägen utgör omledningsväg för trafiken på E4/E20, att alternativet innehåller illustrerad bostadsbebyggelse i nuvarande Bredängs trafikplats och att den matargata längs Södertäljevägen, som ingår i alternativet, inkräktar på den redan alltför smala vegetationszonen mellan E4/E20.

- i) att det redovisade materialet är något magert för att kallas utredning. Ett riktigare namn kunde ha varit program, förstudie eller idéskisser för trafik och exploatering.

Den remitterade utredningsrapporten är en sammanfattning av ett stort och omfattande arbete. I den fullständiga arbetsrapporten framgår svar på vissa av vägverkets frågor. Gatu- och fastighetskontorets kommentarer och synpunkter behandlas nedan med samma beteckningar som ovan.

- a) *Skärholmsvägens funktion som omledningsväg har varit förutsättning för utredningsarbetet. Denna funktion tillgodoses men framkomligheten blir sämre i fallande ordning; 0-M-L-XL, främst beroende på ökad exploatering (=ökad områdestrafik) och bruten förbindelse längs befintliga Skärholmsvägen (i alt. XL). I denna tidiga utredningsfas är ej korningsutformningarna slutligt fastlagda, men gatu- och fastighetskontorets uppfattning är att cirkulationsplatser (där korsande gång- och cykeltrafik i samma plan har liten omfattning) är en smidigare, trafiksäkrare och miljövänligare regleringsform än trafiksignaler.*
- b) *Kontorets synpunkter i cirkulationsplatsfrågan framgår av a).*
- c) *Ingen ny bebyggelse har föreslagits närmre E4/E20 än de av vägverket önskade skyddsavstånden. Skyddsavstånden till en eventuell påfart till Förbifart Stockholm beror av var gatunätet avslutas och var påfartsrampen börjar och hastighetsstandarden för denna.*
- d) *Rörande skyddsavstånd till led med farligt gods; se kontorets synpunkter under länsstyrelsens yttrande.*
- e) *Läge för och utformning av påfartsrampen mot Förbifart Stockholm, liksom erforderliga skyddsavstånd till bebyggelse från denna får studeras i kommande utredningsplaner för leden. Visad exploatering inom kv. Lillsätra följer i huvudsak vad som medges i gällande planer, varför marklösen blir aktuellt om skyddsavstånden bedöms alltför små. Bullerberäkningar har ej utförts för föreslagna bostäder vid Bredängs trafikplats, men husen har grupperats i "gårdsform" så att en tyst sida kan erbjudas på minst en sida av husen.*
- f) *Kontoret avstår från kommentarer om skötselstandard för grönområdet längs E4/E20*
- g) *Gång- och cykelvägar redovisas på planritningsbilagorna i remissrapporten. Säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter inom planområdet är idag utomordentligt goda. Målet är att, i största möjliga utsträckning, behålla dagens planskilda nät och att komplettera detta på sträckor där länkar idag saknas. Ny bebyggelse gör att nya lokala förbindelser erfordras. Dessa får detaljutformas i ett senare skede, men målet är att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter även fortsättningsvis skall vara god inom området. Busslinjefrågorna behandlas nedan i SL-yttrandet. I detta tidiga plansammanhang framgår ej alla tillgänglighetsdetaljer. I detaljprojekteringssskedet kommer dock Stockholms riktlinjer för anpassning av yttre miljön att tillämpas.*

- h) *Kontorets synpunkter på cirkulationsplatser, bostäder vid Bredängs trafikplats och vägmiljön längs E4/E20 har behandlats ovan.*
- i) *Kontoret avstår från kommentarer i namnfrågan.*

Huddinge kommun

Huddinge byggnadsnämnd har vid sammanträde 2001-05-03 beslutat att översända miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande 2001-04-06 till Stockholms gatu- och fastighetsnämnd som yttrande över Skärholmsvägen – trafik- och exploateringsutredning.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ser inte skäl att behandla/framföra synpunkter på de bebyggelsealternativ längs Skärholmsvägen som redovisas i remisshandlingen. Förvaltningen konstaterar att gångbron över E4/E20 till Smista Park i Huddinge ingår i samtliga alternativ samt att de påfarter till Förbifart Stockholm som visas i utredningen ej stämmer med senast framförda lösningar för anslutning till Förbifarten.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och Huddinge kommun, liksom Stockholm, anser det angeläget att Kungens Kurva och Skärholmen med omgivningar får ”bra” anslutningar till Förbifarten. Detta bör bevakas i fortsatt arbete samt i den översyn som förvaltningen anser bör ske för Skärholmsvägen vid Skärholmens centrum och söderut.

Vägverket har medverkat i den referensgrupp som följt trafik- och exploateringsutredningen för Skärholmsvägen. Under arbetets gång, liksom i vägverkets yttrande, har ej framkommit att andra anslutningar gäller för Förbifarten i korridoralternativ Skärholmen/Kungens Kurva än vad som visas i den tidigare arbetsplanen för ”Västerleden”. Gatu- och fastighetskontoret ser dock fram mot att, då tiden är mogen, få ta del av påfartslösningar till Förbifarten, som ger kortare och smidigare förbindelser till Skärholmen (och Kungens Kurva) än de som visas i den äldre arbetsplanen. I väntan härpå bedömer kontoret att möjligheterna att ansluta en påfart vid Sättra ej bör planeras bort. Inom det så kallade ”Söderortsprojektet” studeras möjligheter att utveckla området Skärholmen-Kungens Kurva såsom Huddinge nämner.

AB Storstockholms Lokaltrafik

SL anför i skrivelse 2001-05-10 att skisserad utbyggnad av arbetsplatser och bostäder kan komma att medföra behov av förändrad busstrafik i området, vilket måste studeras mer i detalj beroende på vilket alternativ som väljs. Alla alternativ utom "XL" kan, ur vägdragningssynpunkt, klara såväl dagens som framtida behov av busstrafik. I alternativ "XL" avslutas Eksätravägen i en vändplan i höjd med Bredäng. En fortsättning i form av bussgata till rondellen vid Eksätravägen/Björksätravägen behövs här för att möjliggöra god kollektivtrafikförsörjning.

Detta får utgöra svar på vägverkets frågor rörande kollektivtrafikförsörjningen i de olika alternativen. En bussgatulösning i alternativ XL är möjlig under förutsättning att en säkert "spjäll" ordnas tex. i form av "spårviddshinder" (som medger passage för fordon med stor hjulbredd med hindrar personbilar att passera), annars är risken stor för olovlig trafik och att Eksätravägen får ta över delar av trafikuppgifterna från dagens Skärholmsväg.

Fastighetsägare/tomträttshavare

Sätra Företagsgrupp

Sätra Företagsgrupp yttrar sig i skrivelse 2001-05-09 och ställer sig positiv till ökad bebyggelse av bostäder och arbetsplatser som bör medföra ett förbättrat utbud av service och kommunikationer till gagn även för företag och anställda i området. Förutsättning är att befintlig verksamhet ej påverkas negativt.

Sätra Företagsområde är välplanerat i förhållande till befintliga och kommande trafikleder. Det bör därför vara intressant för staden att bibehålla området för bl. a. verksamheter som är störande. Om bostäder kryper närmare företagsområdet finns risk för att företag tvingas flytta p.g.a. att de upplevs som störande av olika skäl.

Många av företagen behöver mer parkeringsutrymme än vad som finns idag. Detta tillgodoses inte i stadens utredningsförslag. Nuvarande fastighetsägare har svårigheter att hyra ut till kontorsyta men har lättare att få hyresgäster till lager och lättare industri. Alt M och L innebär att Murmästarvägen öppnas för genomfartstrafik vilket medför trafikfaror för besökande. Enda fördelen med alt. XL är att Murmästarvägen behålls som återvändsgata, i övrigt är förslaget oacceptabelt för företagen i Sätra Nord, då bl.a. gator planeras på befintlig tomtmark.

Sammanfattningsvis gäller att företagen i delområdena Sätra Syd och Mitt påverkas i mindre grad i de olika alternativen. Däremot drabbas Sätra Nord av stora försämringar beroende på områdets stora behov av parkeringsplatser för besökare.

Under förutsättning att antalet parkeringsplatser, främst inom Sätra Nord, utökas, att trafiksäkerheten tillgodoses och att befintliga företag ej tvingas flytta kan alternativen M och L accepteras, annars förordar Sätra Företagsgrupp alternativ 0.

Under utredningsarbetet har en särskild studie genomförts rörande parkeringen på Murmästarvägen. Denna visar att det totalt är ca 120 bilar som idag ställer upp längs kantsten på båda sidor av gatan. Av dessa är ca 80 bilar arbetsparkerade och således ca 40 bilar tillhöriga kunder (eller verkstadsbilar som tillfälligtvis ställs upp på gatan). I samtliga utbyggnadsalternativ kan viss gatuparkering längs Murmästarvägen övervägas trots att gatan får betydligt större trafikmängder än dagens återvändsgata (bedömd trafik max. ca 9 000 fordon/dygn). Även om kundparkeringen skulle kunna klaras som kantstensparkering krävs en varaktig lösning på tomtmark för arbetsparkeringen i området oberoende av om Skärholmsvägen byggs om eller ej.

Wihlborgs Fastigheter AB

Wihlborgs fastigheter AB vill i skrivelse 2001-05-07 dels ge Gfk och anlita konsulter ett erkännande för en mycket väl genomarbetad utredningsrapport, dels förorda alternativ Large. Samtidigt anmäls pågående utredningsarbete för Sätra Centrum i syfte att åstadkomma en kompletteringsbebyggelse och upprustning av centrat. Detta arbete bedöms kunna relativt fristående från det program som redovisas i Trafik –och exploateringsutredningen för Skärholmsvägen.

Gfk vill, för egen och för konsulternas del, tacka för positivt omdöme över utfört arbete.

AB Stockholmshem

Stockholmshem förordar alternativ XL i remissvar 2001-03-05. Motiv är detta alternativs omdragning av själva Skärholmsvägen. Däremot anser Stockholmshem att alternativ L är fördelaktigast ur bostadssynpunkt.

Järntorget Mark & Byggnads AB

Järntorget har i remissvar 2001-05-09 förordat alternativ L. Det positiva i detta alternativ är att det onödiga dubbla gatusystemet tagits bort och att resultatet blivit ett enkelt, okonstlat vägnät med vettig ekonomi. Ekonomien kan ha betydelse i en stadsdel där priserna är låga. Järntorget har under 1999-2000 genom ansökan om markanvisning, visat intresse för möjligheten att ta nu aktuella vägområden i anspråk för bebyggelse; i likhet med delar i alternativ L.

Drott Kontor Söder AB

Drott har, i egenskap av tomträtthavare till kv. Lillsätra 1, lämnat följande remissynpunkter i skrivelse 2001-05-15:

1. Vår uppfattning är, att bygga kontorsbyggnader enbart i syfte att skapa tysta miljöer för bostäder, sällan skapar förutsättning för attraktiva arbetsplatsområden. Dessa bör koncentreras, inte läggas ut som en lång tarm vilket skapar dåliga förutsättningar för ett dynamiskt arbetsområde.
2. Vår bedömning är att området utmed Skärholmsvägen inte har potential som kontorsområde inom rimlig framtid. Vi bedömer däremot att bostadsläget är bra, dock ej invid stora vägen.

Norsk Hydro Olje AB

Norsk Hydro har år 1996 förvärvat Uno-X som arrenderar mark för bensinstationsanläggning inom parkeringsområdet vid Sätra centrum; mellan Eksättravägen och Skärholmsvägen. Norsk Hydro Olje AB anmäler i remisskrivelse 2001-05-08 villighet att delta i en diskussion med Gfk om en miljö- och säkerhetsmässig ny lokalisering av stationen vid Skärholmsvägen ifall nuvarande bensinmack ej kan ligga kvar.

Befintliga parkerings- och vägytor vid Sätra centrum visas i samtliga alternativ utnyttjade för bebyggelse vilket omöjliggör ett kvarliggande av bensinstationen. Det är också, med visade trafik- och exploateringslösningar, svårt att inom planområdet hitta lämplig placering av en ny station för Uno-X. Detta gäller även övriga berörda befintliga stationsanläggningar som är belägna inom utredningsområdet.

AP-Fastigheter AB/Nissehus nr 1 HB

AP-Fastigheter AB/Nissehus nr 1 HB är tomträtthavare till fastigheterna Lillsätra 2 och Hällsätra 3 i Sätra industriområde. I skrivelse 2001-05-14 anförs vikten av att speciellt tyngre transporter tillgodoses på ett bättre sätt än idag. Därför förordas alternativ Extra Large (XL) under förutsättning att kompletterande in- och utfarter kan anslutas direkt till nya Skärholmsvägen. Detta gäller speciellt för fastigheten Lillsätra 2 som förutom befintlig in- och utfart mot Stensättravägen också har behov av en ny in- och utfart från fastighetens södra hörn till nya Skärholmsvägen.

Nya Skärholmsvägen blir huvudgata och bedöms få trafikmängden 10000 – 15 000 fordon/dygn på avsnittet förbi de aktuella fastigheterna. Vägen är också omledningsväg för E4-trafiken. In- och utfarter bör, av säkerhets- och framkomlighetsskäl, anslutas till lokalgatunätet för att därifrån ledas vidare till huvudnätet. I alt. XL föreslås en ny lokalgata som sammankopplar Stensättravägen med Nya Skärholmsvägen. Via denna nya lokalgata kan fastigheten Lillsätra 2 anslutas och får därigenom mycket korta färdvägar till Nya Skärholmsvägen. Kv. Hällsätra 3 kan ej anslutas direkt mot Nya Skärholmsvägen utan rådande in- och utfartsförhållanden måste kvarligga; norrut mot Stensättravägen.

Kraftledningsägare

Birka Energi AB

Birka Energi AB anmäler i remissyttrande 2001-05-17 att åtgärder i bolagets anläggningar utförs av bolaget samt bekostas av byggherren. Det finns ett väl utbyggt fjärrvärmenät i området och vid nybebyggelsen kommer fjärrvärmeledningar att beröras och sannolikt behöva flyttas.

Så har också inräknats i den kostnadskalkyl som redovisas i trafik- och exploateringsutredningen.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät är ägare till 220 kV-ledningen väster/söder om Bredängs transformatorstation och anmäler i remissvar 2001-05-11 att inga invändningar finns mot de i remissunderlaget redovisade olika alternativa lösningar för ledningsåtgärder men förutsätter fortsatt samråd i det fall åtgärder på ledningen skulle bli nödvändiga.

Lokala villaägareföreningar

Gillsätra Samfällighet

Förnyelsen av Sätra centrum hälsas med stor glädje av samfälligheten i remissvar 2001-05-15. Föreningen är också positiv till planerad nybebyggelse under förutsättning att grönområden inte bebyggs men hyser farhågor för att bristande framkomlighet på Skärholmsvägen leder till ökad trafik på Björksätravägen. Trafikljus eller gatuavsmalning från båda håll i korsningen Gillsätravägen/Björksätravägen och vid ytterligare en korsning föreslås.

Inga större trafikökningar väntas på den aktuella delen av Björksätravägen enligt de trafikanalyser som genomförts i utredningen och som också redovisas i remissrapporten. I Trafik- och gatumiljöplanen för området föreslås att övergångsstället över Björksätravägen vid Gillsätravägen förses med refugeklackar i gatumitt.

Skådebrödernas Samfällighetsförening

Föreningen anför i remissyttrande 2001-05-10 att Skärholmsvägen är kraftigt överdimensionerad. Ytterstadssatsningen har lämnat ett väl genomarbetat förslag som leder Skärholmsvägen utefter E4/E20 hela vägen fram till Smistavägen. Förslaget innehåller också en ny trafikplats vid Bredäng med överliggande cirkulationsplats på broar, som sannolikt också underlättar för Huddingebor att ansluta till E4/E20. Det är mycket angeläget att den nybebyggelse som planeras smälter ihop med den nuvarande; dvs. småhusbebyggelse.

Föreningens svar är att hänsyn bör tas till Ytterstadssatsningens förslag i kombination med alternativ XL enligt remissen. En lägre exploateringsgrad än den i XL förordas. Möjligheten att ta sig med bil från området vid Eksätravägen till Bredängs centrum bör beaktas.

Föreningen vill samtidigt framhålla:

- a) Marken mellan småhustomterna och Eksätravägen ingår i samfälligheten som därigenom beslutar över denna marks användning. För bebyggelse utanför föreningens mark önskar föreningen yttra sig innan detaljplan antas.
- b) Ansvaret för ökad gångtrafik genom samfälligheten till följd av ny bebyggelse måste lösas.
- c) Pistolskyttebanans buller måste lösas.
- d) Besöksparkeringen vid Sätra IP måste utökas.

Kontorets kommentarer till den sydliga förlängningen av Nya Skärholmsvägen till Smistavägen i alternativ XL redovisas ovan under Ytterstadssatsningens yttrande och i tjänsteutlåtandet. En ny trafikplats på broar över E4/E20 vid Bredäng är betydligt dyrare än de förslag som redovisas i utredningen (skattat till ca + 50 Mkr). Vissa byggrätter skulle kunna tillskapas inom nuvarande "klöverbladsramper" men färdvägarna för Huddingebor skulle ej förkortas väsentligt jämfört med vare sig dagens förhållanden eller de lösningar som visas i trafik- och exploateringsutredningen. I den av föreningen förordade lösningen avslutas befintliga Skärholmsvägen/Eksätravägen med vändplan väster om föreningens område vilket gör att man med bil är tvungen att färdas via Sätra Industriområde/Nya Skärholmsvägen för att nå Bredängs centrum. Föreningens faktorer a) – d) får bli föremål för fördjupade studier/samråd i det program- och detaljplanearbete som stadsbyggnadskontoret senare måste genomföra om en omdaning av Skärholmsvägen och ny bebyggelse skulle bli aktuell.

Lokala hyresgästföreningar

Lokala Hyresgästföreningen Hjälmstära

Föreningens sammanfattande yttrande 2001-05-08 är att utredningen har sådana brister att den till väsentliga delar måste göras om och inte kan utgöra underlag för fortsatt beredning. Man har ej följt GFN:s utredningsdirektiv. Inga av de fyra utredningsalternativen tillmötesgår föreningens krav på att minska trafikstörningarna i området. Av den anledningen måste samtliga alternativ i utredningen bestämt avvisas.

De utpekade bristerna beror av att Ytterstadssatsningens "långa" sträckning söderut för Nya Skärholmsvägen ej ingår bland alternativen. Detta beror ej på föreningens antagande att Förbifart Stockholm skulle utgöra hinder utan på att Grönstråk Syd bedömts viktigt att ej bryta genom ny bebyggelse längs befintliga Skärholmsvägen i detta läge. En förlängd Ny Skärholmsväg skulle därför generera nya vägytor och ökade kostnader utan att skapa förutsättningar för ny bebyggelse i området.

Gatu- och fastighetsnämndens direktiv är tillgodosedda med ett undantag; utredningen har studerat ett alternativ att bebygga alla fyra körfälten för befintliga Skärholmsvägen (alternativ XL) trots uppdraget att studera bebyggelse på bara två av vägens körfält. Förbifart Stockholm finns redovisad i Stockholms översiktsplan och blir därigenom en viktig förutsättning för trafikplaneringsarbete i denna regiondel, liksom övriga förutsättningar; omledningsfunktionen jämte gångbron mot Smista Park. Den f.d. "Västerledens" anslutningar från Skärholmsvägen har ifrågasatts vid referensgruppsmöten men vägverket har anmält att det för närvarande inte finns någon färdig lösning i detta område som skulle kunna ersätta den gamla Västerledens utformning. Frågan aktualiseras först efter det att regeringen uppdragit åt vägverket att påbörja förnyat utredningsarbete för Förbifart Stockholm. Bullernivåerna för befintlig bebyggelse längs Eksätravägens kurva i västra Sättra underskrider idag 65 dBA. Bullernivån minskar något tack vare sänkta hastigheter i alla ombyggnadsalternativ trots att trafikmängden ökar. Förbifartens trafiktillskott bedöms till ca 5 000 ford/dygn på Skärholmsvägen, vilket innebär ett bullerförändring om ca 1 dBA, en ej märkbar förändring. Utemiljön vid befintliga bostadshus förbättras tack vare skärmverkan från föreslagna kontorshus längs södra sidan av Eksätravägen. För bostäder på högre våningsplan är bullerskyddsfönster den normala åtgärden för att förbättra situationen inom befintlig bebyggelse. Detta får prövas inom stadens bullerskyddsprogram för genomförande i den takt och ordning som programmet medger. För ny bebyggelse, som hamnar närmre Skärholmsvägen än den befintliga krävs att bostäder ordnas så att minst 50 % av rummen vänds mot husens baksida där lägre bullernivåer råder.

Lokala Hyresgästföreningen i Sättra centrum

Föreningen anför i skrivelse 2001-05-04 att Ytterstadssatsningens förslag från 1997 bör utredas seriöst och säger nej till de förslag som förelagts föreningen.

Ytterstadssatsningens förslag innebär ju att Skärholmsvägen flyttas, alternativt smalnas av för att minska genomfartstrafiken. I Sättra centrum är trafiken svår särskilt i korsningen Kungssätravägen/Eksätravägen där det ofta inträffar incidenter och olyckor. Förslaget till påfart till Västerleden innebär även ökad trafik och bullerstörningar.

Sättra behöver förtätning när det gäller bostäder medan behovet av arbetsplatser är tillgodosett i arbetsområdet där det finns lediga lokaler. Flyttad Skärholmsväg skulle medföra att mark frigörs för bostäder. Föreningen vill inte ha byggnation på P-platsen vid Sättra Torg. Denna behövs för infartsparkering och centumparkering. Om istället bensinmacken läggs ned frigörs mark för bostäder.

Samtliga redovisade ombyggnadsförslag för Skärholmsvägen innebär en vägavsmalning (till mindre än halva bredden) eller en vägflyttning på sträckan förbi Bredäng och stor del av sträckan i Sättra (i alt. XL, dock ej sträckan förbi "Grönstråk syd" ned till Smistavägen i Huddinge såsom föreslagits av Ytterstadssatsningen).

Huvudparten av trafiken på Skärholmsvägen utgörs idag av lokal trafik med mål inom stadsdelarna längs vägen. Om en påfart till Förbifart Stockholm skulle bli aktuell i samma utförande som för f.d. Västerleden tillkommer påfartstrafik till Förbifarten. Förslaget är att sänka hastigheterna på Skärholmsvägen från 70 till 50 km/tim. vilket innebär att dagens bullnivåer reduceras trots ökad trafik på vägen. Ny skärmande bebyggelse förbättrar därtill utebullersituationen förbi Sättra centrum. Det kan dock finnas behov av att studera bullerreduktionen för fasaderna vid högre våningsplan vid de höga bostadshusen närmast Skärholmsvägen. Samtliga ombyggnadsalternativ för Skärholmsvägen innehåller förslag till stora bostadstillskott vid Sättra centrum. Parkeringsområdet mellan Eksättravägen och Skärholmsvägen (inkl. bensinstationstomten) har förslagits bebyggas med bostäder liksom P-platsen vid Sättra Torg. Detta gör att besöksparkering får lösas på annat sätt, tex. som källarparkering under husen. Frågan om infartsparkering får senare diskuteras med SL. I Trafik- och gatumiljöplanen för Skärholmen föreslås att korsningen Kungssätravägen/Eksättravägen byggs om till en liten cirkulationsplats, något som kan bli aktuellt i alla förslag utom alt. L (där Eksättravägen tas bort för att bereda plats för hus).

Aspsättra Lokala Hyresgästförening

Föreningen pekar i skrivelse 2001-05-04 på trafik- och parkeringsproblem längs Aspsättravägen som ej finns behandlade i utredningen. Gatan är i båda ändar ansluten till andra gator och ej utformad som säckgata såsom övriga bostadsgator i Sättra. Önskemål är; att hastighetsbegränsning till 30 införs, att genomfart förbjuds, att P-platser efter sidan Aspsättravägen 2-8 tas bort jämte att man utreder om gatan kan snöras av eller på annat vis göras mer trafiksäker. Det är, för föreningen, mer angeläget att dessa problem löses än att Skärholmsvägen flyttas och marken exploateras. Trafiken på Skärholmsvägen upplever många som uthärdlig trots allt. Föreningen motsätter sig att man bygger på P-platserna på Aspsättravägen. Nya hus leder till direkta försämringar och tar bort alldeles för mycket P-platser som det finns behov av. Föreningen har, till Stockholmshem, föreslagit att bygga på 3-våningshusen med en våning och förse dem med hiss. Föreningen ser inget värde i att dra in mer trafik till Sättra genom en påfart till Förbifart Stockholm. Ytterstadssatsningen har föreslagit att Aspsättravägen stängs i ena änden men till detta är föreningen ej entusiastisk. Däremot är förslagen (både YSS och Gfk:s) bra till ombyggnad av Bredängs trafikplats.

Föreningens önskemål om trafiksaneringsåtgärder på Aspsättravägen har prövats, utan åtgärd, av gatu- och fastighetsnämnden i samband med godkännande av Trafik- och gatumiljöplanen för Skärholmen 1999-03-23. Föreslagen bostadsexploatering på P-platserna är belägen inom Stockholmsshems mark och är ej inräknade i exploateringskalkylen men färre bostäder minskar dock ett, av föreningen, önskat "lyft" för Sättra centrum.

En eventuell påfart till Förbifart Stockholm ger boende/verksamma/besökare i Skärholmen, Kungens Kurva, Sättra m.fl. möjligheter att nå leden (såsom det tänktes för Västerleden), den är ej föreslagen för att skapa värden för Sättra. Frågan om denna påfart kommer säkert att prövas om regeringen uppdrar åt vägverket att gå vidare med utredningsarbete för Förbifarten i detta område.

Övriga instanser

Sättra samhällsförening

Björn Magnusson (ordförande) har för Sättra samhällsförening inkommit med ett 8-sidigt remissyttrande daterat 2001-05-04. Föreningens egen sammanfattning av yttrandet är:

Utredningen är en halvmesyr, och har så stora brister att den inte kan ligga till grund för fortsatt beredning. Man har inte följt utredningsdirektiven. Alla fyra utredningsalternativ förutsätter att Skärholmsvägens södra del behåller sin nuvarande sträckning även i framtiden. Det innebär att människor som redan idag utsätts för oacceptabelt höga nivåer av buller och luftföroreningar får en påtaglig försämring av sin miljö. Vi kräver en ny utredning, vilket dock inte innebär att allt måste göras om från början, utan snarare att arbetet måste förbättras och kompletteras. Utgångspunkten måste vara XL-alternativet där man för in YSS förslag i de konkretiseringar som framgår av Scandiaconsults och Sättra arkitektkooperativs arbeten. Flyttningen av Skärholmsvägen i sin helhet är av utomordentlig vikt i detta projekt och av avgörande betydelse för utfallet skall bli lyckat och få full acceptans av boende i området. Utredningen skall ha till uppgift att föreslå lösningar på ev. konflikter med påfarter mm. som kan uppstå till en "Förbifart Stockholm" i detta läge, dvs. bra lösningar som kan förverkligas oavsett hur, när och var denna vägförbindelse kommer.

De av Sättra samhällsförening lämnade synpunkterna är likartade de som framförs av Ytterstadssatsningen jämte de lokala hyresgästföreningarna varför kontoret vill hänvisa till kommentarer som redovisas under dessas yttrande.

Föreningen Nej till Västerleden

Erkki Tommenoksa har för Föreningen Nej till Västerleden, 2001-05-15 inkommit med yttrande över Skärholmsvägens trafik- och exploateringsutredning.

Föreningen anför att det är Ytterstadssatsningen i Sättra (YSS) förslag som skulle ha utretts av Gfk. Detta är ej gjort genom att man hänvisar till att "utrymmen för påfarter mm. skall finnas till den planerade Förbifart Stockholm".

Det kommer att ta många år (årtionden) för att komma till beslut om byggande och finansiering av Förbifarten. Därför anser vi det direkt korkat att försena och förfuska den möjliga och goda samhällsutbyggnad som YSS föreslog. Vårt förslag är att man kompletterar utredningen med YSS-förslaget till Nya Skärholmsvägen. Utredningen måste komma fram med förslag som kan genomföras oavsett hur det går med Förbifart Stockholm. Alla intressenter måste konkret samarbeta, framförallt Vägverket, Stockholms och Huddinge kommuner. Även kollektiv- och gång- och cykeltrafiken behöver diskuteras, speciellt hur trafikförsörjningen skulle kunna effektiviseras med spårbunden trafik. Den planerade gångbron över E4/E20 mellan Smista Park och Sättra är här intressant.

Föreslagen ombyggnad av Trafikplats Bredäng är mycket intressant genom att den underlättar trafik till och från arbetsområdet. Ännu bättre om den utformades som överliggande cirkulationsplats enligt YSS-förslaget genom att trafiken till/från Huddinge (Kungens Kurva) har stor nytta av en sådan komplett cirkulationsplats och även Förbifarten.

Motivet för att ej dra fram Nya Skärholmsvägen ända till Smistavägen har främst varit att "Grönstråk Syd" bedömts olämpligt bygga för med hus längs den befintliga Skärholmsvägen, ej att påfarter till Förbifarten skulle omöjliggöra detta. Frågan om en sydlig förlängning av Nya Skärholmsvägen behandlas i kontorets tjänsteutlåtande. Såväl vägverket som Huddinge har medverkat i arbetet genom deltagande i referensgruppen för Trafik – och exploateringsutredningen varför den av föreningen "Nej till Västerleden" efterlysta samarbetet är etablerat. Inom Huddinge har intresse för "Spårväg Syd" anmälts. Staden och Huddinge avser därför att, i samarbete med RTK, genomföra en studie av möjliga spårlösningar i området. Det kan nämnas att Huddinge i översiktsplan redovisar en spår förläggning mellan Smista och Skärholmen som passerar längs Smistavägens östra sida genom vägporten under E4/E20 och därvid omöjliggör en plankorsning med en ev. "Ny Skärholmsväg" på platsen. Den i Trafik- och exploateringsutredningen redovisade trafiklösningen vid Bredängs trafikplats tillgodoser alla färdriktningar (för såväl Stockholms- som Huddingetraffikanter) mot E4/E20. Lösningen är betydligt billigare än den stora ovanpåliggande cirkulationsplatsbro som föreslås av Ytterstadssatsningen.

Bredängs och Sättra socialdemokratiska föreningar

De båda föreningarna har 2001-05-15 inkommit med gemensamt yttrande över trafik- och exploateringsutredningen.

Föreningarna anger att Gfk misstolkat sitt uppdrag genom att ej studera den vitala flyttningen av vägen på hela sträckan mellan Bredäng och Skärholmen. Västerledsplanerna med sin "extra påfart" från Skärholmsvägen ställer till det. Det kan ifrågasättas om Förbifarten kommer att börja vid Kungens Kurva på det sätt som Västerleden planerades.

Utredningen visar ej hur en påfart till Förbifarten skulle kunna lösas varför kravet är att utredningen måste göras om. En påfart till Förbifarten gör att hela projektet, med trafiklösningar och nybyggnationer efter Skärholmsvägen måste ifrågasättas i sin helhet. Remissförslagen uppfyller inte YSS målsättning att förbättra trafikmiljö eller åtminstone inte påtagligt försämra den. YSS-förslaget gör hela Skärholmen till ett mer attraktivt område med högre status och tillvaratar områdets resurser bättre. En flyttning av Skärholmsvägen är en nyckel till att bryta områdets fortgående segregation.

Synpunkterna i detta avsnitt överensstämmer med Ytterstadssatsningens varför kontoret hänvisar till kommentarer lämnade där.

Som problem och möjligheter anger föreningarna följande:

- ? Förbifartens yttersta motivering är befolkningstillväxten 600 000 människor på 30 år. 2 000 av dessa skulle kunna och vilja bo på frigjord vägmark med tanke på de stora kvaliteter som projektet uppvisar. Utan byggande i goda kollektivtrafiklägen lär ej trafikproblemen gå att lösa för denna befolkningstillväxt. Det är i detta perspektiv som Skärholmsvägens flyttning skall ses.
- ? Ny bostadsbebyggelse är nyckeln till förnyelse av främst Sättra. Men även för Bredäng finns förbättringsmöjligheter av boende- och trafikmiljö. Bostäder kan byggas längs Eksättravägen.
- ? Nya arbetsplatser med framtidsbetonade jobb kan utveckla området kring Sättra centrum. Avvägningen mellan arbetsplatser/bostäder är svår. I ett lokalt perspektiv föredras bostäder men bullerskydd gör stora och höga lokaler bra. Bullerstörningarna är störst i Bredäng och längs södra delen av Skärholmsvägen.
- ? En ny trafikplats vid Bredäng är särskilt viktig för företagsområdet.
- ? Skärholmsvägens viktigaste funktion är dess sammanhållande verkan inom stadsdelsområdet.
- ? En mängd frågor i anslutning till huvudfrågan måste tas upp; olycksrisker, höga hastigheter på Björksättravägen och Aspsättravägen, parkeringsförhållandena för ny och befintlig bebyggelse, P-problemen vid Sättra IP, GC-vägarna i området.
- ? Den fortsatta utredningen måste få en bredare sammansättning, bl.a. lokala representanter utsedda av de politiska organisationerna jämte fler kommunala förvaltningar; integrations-, idrotts- och miljöförvaltningen.

Gfk har inga kommentarer.

Föreningarna lämnar följande synpunkter på hur det skulle kunna bli om YSS-förslaget realiseras anknutet till alternativ XL. Kontoret redovisar nedan de synpunkter som framförs på remissförslaget XL:

- ? Förslaget har kanske en något för hög exploateringsgrad (i förhållande till YSS).
- ? YSS- förslaget med överliggande cirkulationsplats vid Tpl. Bredäng är att föredra med tanke på såväl Huddinge- som Skärholmstrafikanternas påfart till Förbifarten. Även utan Förbifart är denna lösning bäst men Gfk-lösningen är här också bra.
- ? Bostäder nära trafikplats Bredäng kan bli alltför bullerutsatta. Här kan stora och höga lokaler såsom i alt. L. vara alternativet.
- ? Pistolskyttebanan vid Bredäng kan ej vara kvar. Den är redan idag tillräckligt störande för att motivera ett borttagande.
- ? Bilföretagens befintliga fastigheter längs Murmästarvägen kan bebyggas med ytterligare ett plan för att förbättra annonsering och bullerskydd för bakomliggande bebyggelse.
- ? Möjligheten att, med bil, ta sig till Bredängs centrum från området vid Eksättravägen i Bredäng måste beaktas.
- ? Frigjorda vägytor vid Sätra IP bör användas som P-platser och en ny, grusad, bollplan. ”Grönstråk nord” på platsen har inget särskilt värde som rekreativsområde.
- ? Boende motsätter sig bebyggelse på P-platserna längs Aspsättravägen/Eksättravägen i Sätra nord. I första hand bör 3-våningshus byggas på med en våning och förses med hiss. Tanken att skapa en stadsliknande gata efter Eksättravägen är i sig tilltalande men skulle kunna utföras så att husen istället byggdes på Eksättravägen och befintliga parkeringsytorna på Aspsättravägen utnyttjades för dessa nya bostäder. En lägre exploateringsgrad är att föredra framför förslaget. Föreningarna framför också en rad förslag till åtgärder för Aspsättravägen som är den enda gata i Sätra som ej är återvändsgata.
- ? Behoven av parkeringsplatser vid Sätra centrum måste beaktas.
- ? Ett sätt att göra Sätra centrum mer attraktivt och intressant är ”intressanta” arbetsplatser kombinerade med bostäder.
- ? För sträckan mellan Sätra syd och Smistavägen är det nya Skärholmsvägens förläggning invid E4/E20 som skall utredas, ej förslaget enligt alternativ XL.
- ? Att, såsom YSS föreslagit, bryta vägförbindelsen mellan Eksättravägen och Skärholmen, torde vara väl drastiskt. Det borde utredas om ej en lokalgata kan ordnas på nuvarande Skärholmsvägen.

Föreningarna diskuterar avslutningsvis alternativa möjligheter att ordna påfarter till Förbifart Stockholm.

Flertalet synpunkter från föreningarna i detta avsnitt har också framförts av andra remissinstanser varför kontoret hänvisar till tidigare lämnade kommentarer.

SLUT

SKÄRHOLMSVÄGEN. TRAFIK- OCH EXPLOATERINGSUTREDNING.

REMISSINSTANSER, VÅREN 2001.

(understrukna remissinstanser har inkommit med yttrande).

STOCKHOLMS KOMMUNALA NÄMNDER MM.

Stockholms stadsbyggnadsnämnd

Box 8314
104 20 STOCKHOLM

Stockholms idrottsnämnd

Box 8313
104 20 STOCKHOLM

Skärholmens stadsdelsnämnd

Box 503
127 26 SKÄRHOLMEN

Stockholms miljö- och hälsoskydds-nämnd

Box 38 024
100 64 STOCKHOLM

Stockholms näringslivsnämnd

Box 127 12
112 94 STOCKHOLM

Stockholms stadsmuseinämnd

Box 15 025
104 65 STOCKHOLM

Ytterstadssatsningen

arbetsgrupp Trafik & Närmiljö

c/o Gunilla Wirén
Gillsätragränd 72
127 36 SKÄRHOLMEN

STATEN

Länsstyrelsen i Stockholms län

Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Vägverket, region Stockholm

Box 4202
171 04 SOLNA

HUDDINGE

Huddinge gatunämnd
141 85 HUDDINGE

Huddinge byggnadsnämnd
141 85 HUDDINGE

SL

AB Storstockholms lokaltrafik
120 80 STOCKHOLM

SL Infrateknik AB
121 89 STOCKHOLM

FÖRETAGARFÖRENINGAR

Sätra Företagsgrupp
c/o Wilhelm Kindvall
Murmästarvägen 1
127 35 SKÄRHOLMEN

Bredängs företagarförening
c/o Vivo Bredäng
Box 2114
127 02 SKÄRHOLMEN

FASTIGHETSÄGARE/TOMTRÄTTSHAVARE

Wihlborgs fastigheter AB
Box 955
191 29 SOLLENTUNA

AB Stockholmshem
Box 9003
102 71 STOCKHOLM

AB Familjebostäder
att: Per Eriksson
Box 48103
10028 STOCKHOLM

Järntorget Mark- o. Byggnads AB
Box 1364
171 26 SOLNA

Drott/Näckebo AB (Lillsätra 1)

Box 5530

114 85 STOCKHOLM

Skanska Fastigheter Stockholm AB (Storsätra 1 m fl)

169 83 SOLNA

INPAR Fastigheter AB (Murmästare-Ämbetet 1)

Stureplan 4C, 4 tr

114 35 STOCKHOLM

Norsk Hydro Olje AB (Arrendetomt Sätra)

att: Mikael Andersson

Box 27325

102 54 STOCKHOLM

OKQ8 (Arrendetomt Bredäng)

att: Ove Lundgren

Box 23150

10435 STOCKHOLM

Nissehus nr 1 H/B

Box 162 92

103 25 STOCKHOLM

KRAFTLEDNINGSÄGARE

Birka energi AB, nät

115 77 STOCKHOLM

Svenska kraftnät AB

Box 526

162 15 VÄLLINGBY

LOKALA VILLAÄGARFÖRENINGAR MM.

Tankebyggerbackens samfällighetsförening

Tankebyggerbacken 53

127 33 SKÄRHOLMEN

Ek. förening Bredsätra

Sätragårdsvägen 177

127 33 SKÄRHOLMEN

Gillsätra samfällighet

Gillsätragränd 92

127 36 SKÄRHOLMEN

Skådebrödernas samfällighetsförening
c/o Sven Gad
Eksätravägen 226
127 61 SKÄRHOLMEN

LOKALA HYRESGÄSTFÖRENINGAR

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Lena Pokosta
Järnbärravägen 2
127 61 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Bo Pettersson
Eksätravägen 506
127 38 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Jan Wennersten
Lövsätragränd 35
127 36 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Lilian Fursten
Gröna Stugans väg 3
127 34 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Rickard Deutch
Bredängs Allé 23
127 32 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Kirk Engström
Stora Sällskapetets väg 14
127 31 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Karl-Erik Johansson
Ålgrytebacken 7
127 32 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Lennart Carlsson
Bredängsvägen 212
127 32 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Kerstin Persson
Ålgrytevägen 35
127 32 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Bengt Bodin
Vita Viljans väg 79
127 34 SKÄRHOLMEN

Hyresgästföreningen i Stockholm
c/o Arne Fondberg
Sätra Torg
127 37 SKÄRHOLMEN

Aspsätra Lokala Hyresgästförening
c/o Marianne Björck
Aspsätravägen 27
127 37 SKÄRHOLMEN

ÖVRIGA

Bredängs Utvecklingsråd
c/o Anders Pettersson
Bredängsvägen 228
127 32 SKÄRHOLMEN

Skärholmens Byalag
c/o Sven Lundén
Ekholmsvägen 367
127 45 SKÄRHOLMEN

Sätra Samhällsförening
c/o Björn Magnusson
Kungssätravägen 33 nb
127 37 SKÄRHOLMEN

SLUT