



Handläggare: Jan-Erik Hollander
Region Ytterstad
Park- och gatubyrån
Tel.: 5082 6379
janerik.hollander@gfk.stockholm.se

2002-01-03

Dnr: 99-320-1048

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Trafik- och exploateringsutredning om Skärholmsvägen.
Uppdragsredovisning till kommunfullmäktige.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner utförd trafik- och exploateringsutredning berörande Skärholmsvägen.
2. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar översända kontorets utlåtande 2002-01-03 till kommunfullmäktige som redovisning på uppdrag utdelat 1999-09-20.
3. Gatu- och fastighetsnämnden hemställer om att kommunfullmäktige uppdrar åt stadsbyggnadsnämnden att utarbeta ett fördjupat planprogram för exploateringsområdet.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ingvar Nordin

w:\gfk.yourvoice.se\work\2002-01-22\tjut\29.doc

- Bilaga 1: Mål för förändringsarbetet
Bilaga 2: Översikt över studerade utredningsalternativ
Bilaga 3: Utredningsalternativ 0 och M
Bilaga 4: Utredningsalternativ L och XL
Bilaga 5: Remissredovisning



SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetskontoret har, under år 2000 genomfört en trafik- och exploateringsutredning berörande Skärholmsvägen mm. på sträckan förbi Bredäng och Sätra och remissbehandlat utredningen efter gatu- och fastighetsnämndens godkännande 2001-02-06.

Arbetet förädlades av uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden från kommunfullmäktige 1999-09-20 utifrån en motion från Stella Fare (sp); att allsidigt utreda förutsättningarna för att bebygga två av Skärholmsvägens körfält.

Genomfört arbete visar att det är möjligt att skapa en bättre boendemiljö och ge utrymme för utbyggnad av nya bostäder och arbetsplatser i området genom att anpassa Skärholmsvägen till nödvändiga trafikuppgifter. I utredningen har tre trafik- och exploateringslösningar berörande Skärholmsvägen studerats och jämförts med ett "noll-alternativ" som visar vilken exploatering som skulle kunna genomföras utan att Skärholmsvägen åtgärdas. De tre ombyggnadsförslagen har betecknats M=Medium, L=Large jämte XL=eXtra Large och innebär sammanfattningsvis följande:

Alternativ M, som innebär att halva Skärholmsvägen tas bort och nyttjas för bebyggelse och skydd, ger en måttlig nybebyggelse, främst såsom arbetsplatser. Gatuarealen minskar betydligt jämfört med dagens förhållanden. Alternativ M har fått ett svalt mottagande av remissinstanserna och gatu- och fastighetskontoret föreslår att det avförs från fortsatta diskussioner.

Alternativ L innebär, liksom alternativ M, att ytorna för halva Skärholmsvägen omvandlas. Därutöver disponeras stora delar av Eksätravägen för nybebyggelse. Skärholmsvägen omdanas till en "stadsgata" med kantstenar, gångbanor och viss kantstensparkering. Gatuarealen minskar mer än i alt. M, till förmån för ny kvartersmark. Nyexploateringen blir stor men trafiken på (kvarliggande) Skärholmsvägen gör att möjlig nybebyggelse till stor del utgörs av arbetsplatser. Exploateringsekonomin är hygglig, men de stora arbetsplatsytorna gör förslaget konjunkturkänsligt och beroende av intresse för etablering i detta läge. Det finns goda möjligheter att genomföra en etappvis ombyggnad av Skärholmsvägen i takt med efterfrågan på bostäder och lokaler. Antalet etapper bör dock ej vara alltför stort med tanke på kontinuitet och trafiksäkerhet i vägsystemet. Orienterbarheten är god och de interna färdvägarna med bil inom stadsdelsnämndsområdet är korta, likartade dagens förhållanden. Alternativ L har förordats av många remissinstanser.

Alternativ XL innebär att en "Ny Skärholmsväg" byggs inom kraftledningsgatan invid E4/E20 och att den befintliga Skärholmsvägen stängs i höjd med Bredäng. Den befintliga Skärholmsvägen (alla fyra körfälten) och delar av Eksätravägen nyttjas för bebyggelse och lokalgator. Den totala gatuarealen inom utredningsområdet ökar något jämfört med dagens förhållanden. Den stora fördelen med detta alternativ är att möjlig bostadsbebyggelse på befintlig allmän mark blir stor, samtidigt som arbetsplatsytan blir mindre än i alternativ L. Genomförandet blir härigenom mindre konjunkturkänsligt. Nackdel är den stora investeringskostnaden för Nya Skärholmsvägen och att väginvesteringen måste genomföras innan den nya bebyggelsen kan genomföras vilket innebär ett risktagande. De stora vägbyggnadskostnaderna (och kraftledningkostnaderna) kan ej uppvägas av de värden som föreslagna nya exploatering ger. Nackdelar med alt. XL är också att orienterbarheten i trafiksystemet blir dålig, att omvägar uppkommer för den lokala trafiken inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde och att stora trafikmängder på den nya vägen gör att möjligheterna att ta emot omledningstrafik blir begränsade. Det kvarvarande gröna friområdet mellan Nya Skärholmsvägen och E4/E20 blir mycket smalt. Med tanke på riksvägens uppgift som Stockholms södra huvudtillfart är det också en nackdel att det svårligen går att uppnå en god gestaltning i denna grönremsa, med beaktande av de restriktioner mot träd och höga buskar, som kraftledningen innebär. Alternativ XL har förordats av många remissinstanser och har en lokal förankring bl.a. hos stadsdelsnämnden och flera boendeorganisationer.

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att fortsatt arbete inriktas på alternativ L, innebärande bebyggelse på den befintliga Skärholmsvägen som avsmalnas till hälften och därtill bebyggelse på delar av Eksätravägen. Fortsatt arbete innebär ett övergripande planprogramarbete i stadsbyggnadskontorets regi.

Följande förslagsdelar i alternativ L förslås studeras särskilt i det fördjupade planprogramarbetet:

- ? Exploateringsgraden, där ökad exploatering bör prövas
- ? Möjligheter att öka inslaget av bostäder, även om detta skulle innebära minskad totalexploatering med större bortfall av kontorsyta än tillkommande bostadsyta

Gatu- och fastighetskontoret förslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar översända kontorets redovisning till kommunfullmäktige som redovisning på uppdrag lämnat 1999-09-20 och att hemställa om att kommunfullmäktige uppdrar åt stadsbyggnadsnämnden att utarbeta ett fördjupat planprogram för exploateringsområdet.



UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetskontoret har, under år 2000 genomfört en trafik- och exploateringsutredning berörande Skärholmsvägen mm. på sträckan förbi Bredäng och Sätra.

Arbetet föranleds av uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden från kommunfullmäktige 1999-09-20; att allsidigt utreda förutsättningarna för att bebygga två av Skärholmsvägens körfält. Bakgrund är en motion från Stella Fare (sp) som pekar på att den överdimensionerade Skärholmsvägen skulle kunna flyttas till ett läge parallellt med E4/E20 för att ge miljöförbättringar i området. Flyttad väg skulle kunna ge plats för byggande av efterlängtdade bostadsrätter, studentbostäder och seniorboende och integrera bostadsområdet med företagsområdet. Dessutom anges i motionen att utrymme kan skapas för arbetsplatser och en ny fotbollsplan samt att kundunderlaget för Sätra centrum förbättras.

Gatu- och fastighetsnämnden har vid sammanträde 2001-02-06, utan eget ställningstagande, beslutat att trafik- och exploateringsutredningen rörande Skärholmsvägen skall sändas på remiss enligt kontorets förslag. Nämnden uppdrog samtidigt åt kontoret att därefter återkomma med remissredovisning och underlag för beslut.

Remissen har genomförts under våren 2001. I detta utlåtande lämnas:

- ? kontorets sammanfattning av trafik- och exploateringsutredningen (remissrapporten har delgivits nämnden i samband med remissbeslut 2001-02-06 och biläggs ej ånyo ärendet).
- ? remissredovisning
- ? analys och förslag till inriktning av fortsatt arbetet.

Trafik- och exploateringsutredningen

Genomförande

Trafik- och exploateringsutredningen har genomförts på gatu- och fastighetskontorets uppdrag av Vägverket konsult med Tema arkitekter AB som underkonsult för bebyggelse- och landskapsfrågor.

Utredningsarbetet har bedrivits i samråd med en arbetsgrupp där representanter för stadsbyggnadskontoret och Skärholmens stadsdelsförvaltning ingått. Under arbetets gång har också förankring skett vid två tillfällen inom en referensgrupp där vägverket, Huddinge gatukontor, fastighetsförvaltare och kraftledningsägare, företagarföreningar jämte Ytterstadssatsningen i Sätra varit representerade.

Mål för förändringsarbetet

I ett inledande arbetsskede har mål för förändringarna av trafik – och bebyggelsestrukturen inom utredningsområdet tagits fram (se även bilaga 1):

- ? Allmänna och regionala mål
- ? Trafiksäkerhet och trygghet
- ? Framkomlighet och tillgänglighet
- ? Stadsomsorg
- ? Miljö och ekologi
- ? Ekonomi

Målformuleringarna har upprättats av konsulten i samråd med arbetsgruppen. De har redovisats för och godkänts av referensgruppen.

Alternativa trafik- och bebyggelselösningar

Under arbetets gång har tre förändringslösningar för Skärholmsvägen utarbetats och jämförts med ett noll-alternativ som visar vad som kan göras utan att vägen byggs om. De studerade alternativen framgår av principsammanställning i bilaga 2 och översiktsritningar i bilaga 3 (alt. 0 och M) och bilaga 4 (alt. L och XL) Gemensamt för de studerade alternativen är:

- ? Omledningstrafik från E4/E20 skall ha rimliga möjligheter att tas omhand längs Skärholmsvägen då riksvägen stängs av för trafik.
- ? En gångbro skall kunna anläggas över E4:an mellan Smista Park i Huddinge och Sättra i Stockholm.
- ? Anslutningar skall kunna ordnas till Förbifart Stockholm. Vägverket, som medverkat i referensgruppen, har ännu ingen utformning klar för Förbifarten utan hänvisar tills vidare till de äldre lösningar som finns i arbetsplan för den tidigare Västerleden.
- ? Hastighetsgränsen längs Skärholmsvägen sänks från dagens 70 km/tim. till 50 km/tim.
- ? Nybebyggelse föreslås utföras som bostäder i så stor utsträckning som miljörestriktioner gör detta möjligt. I bullerstörda lägen föreslås arbetsplatsbebyggelse.
- ? Två grönstråk tvärs Skärholmsvägen (i höjd med bergspartierna mellan Sättra och Bredäng respektive mellan Sättra och Skärholmen) föreslås behållas vilket innebär att ingen nybebyggelse föreslås i dessa stråk.
- ? Stadens intäkter från exploateringar har beräknats från de byggrätter inom nuvarande allmän mark (väg- och grönytor) som skulle kunna omdanas till ny kvartersmark. Ny exploatering inom befintlig kvartersmark är medräknade i stadens intäkter bara genom (smärre) gatukostnadsbidrag.
- ? Kostnader är beräknade för alla gatubyggnads-, lednings- (även kraftlednings-), och landskapsåtgärder inom allmän mark liksom även extraordinära grundläggingskostnader för nya bostäder inom befintlig allmän mark.

Följande kännetecknar de olika utredningsalternativen (bilaga 3-4):

Alt. 0: Nollalternativet, som visar vad som skulle kunna byggas längs Skärholmsvägen utan att vägen byggs om. Exploateringar på befintliga parkeringsytor; bostäder vid Sätra centrum och inom Stockholmslems fastigheter strax norr därom jämte arbetsplatser i Sätra; på parkeringsområdet mellan Eksättravägen och Skärholmsvägen och inom befintlig industritomt söder om Skärholmsvägen.



Alt. M: Skärholmsvägen smalnas av till halva bredden och frigjord mark nyttjas för exploatering och bullerskydd. Gatuarealen i området minskar betydligt jämfört med dagens förhållanden. Nytt gatusystem vid Bredängs trafikplats, med en rondell som bryter motorvägskaraktären mellan E4 och Skärholmsvägen och möjliggör en ny sydriktad påfart mot E4. Murmästarvägen föreslås få direkt anslutning till rondellen vilket ger en stor trafikavlastning på befintliga Skärholmsvägen främst på avsnittet förbi Bredäng. Fler bostäder och mer arbetsplatsyta vid Sätra och därtill bostäder inom samfällid kvartersmark i Bredäng jämte arbetsplatser inom nuvarande vägmark vid Bredängs trafikplats.

Alt. L: Skärholmsvägen smalnas av till halva bredden såsom i alt. M men omdanas till gata med kantstenar, gångbanor och vissa husentréer direkt mot gatan. Därtill tas Eksättravägen bort inom Bredäng och Sätra nord. Gatuarealen i området minskar ytterligare och mer bebyggelse tillkommer inom avgående vägytor jämfört med alt. M; fler bostäder i Bredäng och vid centrala Sätra jämte ytterligare arbetsplatser vid Sätra nord. Samtidigt skapas fler korsningspunkter med lokalgator längs sträckan vilket minskar framkomligheten jämfört med alt. M.

Alt. XL: En ny väg, "Nya Skärholmsvägen" byggs i befintligt grön- och kraftledningsområde mellan Murmästarvägen och E4/E20 på sträckan mellan Bredängs trafikplats och befintliga Skärholmsvägen väster om Sättra centrum. Befintliga Skärholmsvägen blir lokalgata eller tas bort (där Eksättravägen kan överta de lokala trafikuppgifterna) och utformas som återvändsgata i höjd med Bredängs Allé. Den totala gatuarealen inom utredningsområdet ökar något jämfört med dagens förhållanden. Stora trafikmängder på Nya Skärholmsvägen gör att omledningskapaciteten för E4-trafiken blir mindre än i övriga alternativ. Befintligt kraftledningsstråk längs E4/E20 flyttas till den kvarvarande, smala, grönremsan mellan Nya Skärholmsvägen och E4/E20. Stadsbilden sedd från såväl E4 som Nya Skärholmsvägen blir torftig utan träd. Den totala nybyggnadsytan för tillkommande bebyggelse blir lika stor som i alt. L men minskad trafik längs befintliga Skärholmsvägen gör att en större andel av nyexploateringen kan nyttjas för bostäder.



Befintligt grönområde mellan Murmästarvägen och E4/E20, sett söderut från Bredängsvägens viadukt. Det är i denna zon som Nya Skärholmsvägen är tänkt att förläggas i alternativ XL, samtidigt som kraftledningen flyttas åt vänster till den smala kvarvarande grönremsan närmast E4/E20



Följande nybebyggelse inom befintlig kvartersmark respektive inom allmän mark (= ny kvartersmark) har bedömts möjlig att genomföra i de olika utbyggnadsalternativen:

Alternativ/mark	Bostäder, lgh.	Arbetspl. m2	Totalyta m2 ¹⁾
Alt. 0			
Kvartersmark	86	26 300	34 900
Allmän mark	56	9 100	14 700
Totalt alt. 0	142	35 400	49 600
Alt. M			
Kvartersmark	177	21 600	39 300
Allmän mark	74	55 400	62 800
Totalt alt. M	251	77 000	102 100
Alt. L			
Kvartersmark	160	22 600	38 600
Allmän mark	171	82 600	99 700
Totalt alt. L	331	105 200	138 300
Alt. XL			
Kvartersmark	161	23 000	39 100
Allmän mark	557	43 700	99 400
Totalt alt. XL	718	66 700	138 500

Anm. ¹⁾ Bostäder är räknade till ytan 100 m2/lgh.

Ekonomi

Stadens intäkter har beräknats utifrån de nya byggrätter som kan tillskapas inom befintlig allmän mark inom utredningsområdet. Därtill har inräknats ett gatukostnadsbidrag från nya byggrätter på befintlig kvartersmark. Kostnaderna utgörs av gatubyggnadskostnader, ledningsomläggningar, extraordinära grundläggingskostnader jämte kapitaliserade kostnader för ökade drift- och underhållskostnader för gatu- och grönytor. Kalkylresultat visas i tabeller på ritningarna i bilaga 3 och 4 och sammanfattas nedan. Beräkningen av resultaten per lägenhet baseras på en ”ekvivalent lägenhetsenhet”. Denna erhålls genom att den totala tillkommande exploateringsytan (bostäder + lokaler på ny och befintlig kvartersmark) inom utredningsområdet divideras med 100 m2. Modellen har av staden använts inom projektet ”Sickla Udde”.

Alternativ	Utfall för staden i de olika trafik- och exploateringslösningarna			
	Intäkter, Mkr.	Kostnader, Mkr	Resultat, Mkr	Resultat, per ekv. Lägenhet, kr.
Alt. 0	32	12	+ 20	+ 40 000
Alt. M	141	193	- 52	- 50 000
Alt. L	223	237	- 14	- 10 000
Alt. XL	220	377 ¹⁾	- 157	- 115 000

anm. ¹⁾ Förutsätter att ombyggd kraftledning lufthängs. För nedgrävning i mark tillkommer 10 – 50 Mkr.

Exploateringsekonomi, med den måttliga exploateringen, blir förmånligast i alt. 0 och alt. L under förutsättning att projektet genomförs såsom föreslagits i utredningen och till antagna kalkylvärden.

Investeringsvolymen blir störst i alt. XL och en stor del av vägombyggnaden för Nya Skärholmsvägen måste här genomföras innan dess befintlig vägmark kan friställas för bebyggelse. I övriga alternativ kan etappvisa ombyggnader ske av gatan, anpassat till efterfrågan på bostäder och arbetsplatser.

En känslighetsanalys har också genomförts där olika kalkylkomponenter varierats;

- ? Bygg- och exploateringskostnader; ökar resp. minskar med 20 %
- ? Nya byggrätter; minskar med 25 %
- ? Exploateringsvärden: ökar med 10 % respektive minskar med 5%

Med utgångspunkt från dessa variationsvärden har stadens ”bästa” och ”sämsta” ekonomiska resultat beräknats i de olika alternativen:

Alternativ	”Bästa” utfall		”Sämsta” utfall	
	Totalresultat, Mkr.	Resultat, per ekv. lgh. kr.	Totalresultat, Mkr	Resultat, per ekv. lgh. Kr.
Alt. 0	+ 25	+ 50 000	+ 8	+ 20 000
Alt. M	- 3	- 5 000	- 128	- 165 000
Alt. L	+ 53	+ 40 000	- 123	- 120 000
Alt. XL	- 64	- 50 000	- 281	- 270 000

Alternativen 0 och L är fortfarande förmånligast vid ”bästa utfall” medan underskott kännetecknar samtliga alternativ utom alt. 0 i ”sämsta utfallet”.

Remissen

Gatu- och fastighetskontoret har, enligt nämndens uppdrag, sänt utredningen på remiss till 45 instanser varvid yttranden har inkommit från 25 av dessa jämte från två ytterligare organisationer.

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.

En remissredovisning framgår av bilaga 5, där inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras av gatu- och fastighetskontoret. Följande är en sammanfattning av inkomna yttranden avseende prioritering/val av de trafik –och exploateringsalternativ som redovisas i remissrapporten.



Stockholms kommunala nämnder mm

Stadsbyggnadsnämnden förordar att förslag XL läggs till grund för fortsatt arbete.

Idrottsnämnden åberopar förvaltningens utlåtande där det anges att det är viktigt att ej bebygga befintliga grön- och naturområden i området. Förvaltningen pekar på behoven av utökade parkeringsmöjligheter vid Sättra IP och att idrotts- och bollplaner behöver utökas i området. Det är viktigt att Sättra pistolskyttebana finns kvar.

Skärholmens stadsdelsnämnd förordar en flyttning av Skärholmsvägen på den längre sträcka (hela vägen mln. Bredängsmotet och Smistavägen) som föreslagits av Ytterstadssatsningen. Påfart för Förbifart Stockholm skall ej byggas i Södra Sättra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag vilket innebär förord för alternativ L och avstyrkande av alternativ M jämte önskemål om kompletterande barriärminskande åtgärder som underlättar spridningsvägar för djur och växter.

Näringslivsnämnden åberopar näringslivskontorets utlåtande som begränsas till synpunkter på företagsområdet och dess tillgänglighet. Kontoret anser att tre av alternativen ej innebär negativ inverkan på tillgänglighet medan alternativ XL har två nackdelar; dels kommer bostäder för nära företagsområdet dels saknas utrymme för att ordna parkering åt bilföretagen längs Murmästarvägen. Näringslivskontoret är tveksamt till att det finns efterfrågan på kontor för de föreslagna nya arbetsplatsytorna i detta läge av staden.

Ytterstadssatsningen i Sättra förordar XL bland de redovisade alternativen. Utformning och kostnader för en förlängd "Ny Skärholmsväg" längs E4/E20 på sträckan mellan Sättra och Smistavägen måste redovisas. Avgörande för om det är meningsfullt att gå vidare är att vägverket avstår från påfarten från Skärholmsvägen till Förbifart Stockholm.

Staten, Huddinge och SL

Länsstyrelsen konstaterar att remissmaterialet måste kompletteras och samordnas med vägverkets infrastrukturplanering innan det kan avgöras vilket alternativ som bör förordas.

Vägverket förordar alt. M men bedömer även alt. L som acceptabelt om antalet cirkulationsplatser minskar. Alternativ XL bör ej väljas beroende på krånglig trafikföring för omledningstrafiken, att bostäder illustrerats vid Bredängs trafikplats (olämpligt mht. bullerstörningar) samt att "Nya Skärholmsvägen" inkräktar menligt i den redan alltför smala vegetationszonen längs E4/E20.

Huddinge byggnadsnämnd ser inga skäl att framföra synpunkter på förslagen i remisshandlingen.

SL konstaterar att utbyggnadsförslagen kan medföra behov av ändrad busstrafik i området. I alternativ XL avslutas Eksättravägen i en vändplan i höjd med Bredäng. En fortsättning i form av bussgata till rondellen vid Eksättravägen/Björksättravägen behövs.

Fastighetsägare/tomträttshavare

Sätra Företagsgrupp kan acceptera alternativen M och L under förutsättning att antalet parkeringsplatser ökas (främst inom Sätra Nord), att trafiksäkerheten ej blir nedsatt och att befintliga företag ej tvingas flytta genom att bostäder kommer för nära. Annars förordas alt. 0 (= dagens vägnät). Alternativ XL är oacceptabelt för företagen i Sätra Nord då bl.a. gator planeras på befintlig tomtmark.

Wihlborgs Fastigheter AB och Järntorget Mark & Byggnads AB förordar alternativ L.

Stockholmskem förordar alt. XL för dess omdragning av själva Skärholmsvägen. Däremot anser Stockholmskem att alt. L är fördelaktigast ur bostadssynpunkt.

Drott anser att kontorshus i form av bullerskärmar ej ger attraktiva arbetsplatsområden. Bedömningen är att området längs Skärholmsvägen inte har potential som kontorsområde inom rimlig framtid, däremot är bostadsläget bra (dock ej invid stora vägen).

AP-fastigheter förordar alt. XL under förutsättning att nya in- och utfarter kan ordnas från "Nya Skärholmsvägen" till fastigheterna Lillsätra 2 och Hällsätra 3 i Sätra industriområde.

Norsk Hydro Olje AB anmäler villighet att delta i en diskussion med Gfk om lokalisering av ny bensinstation istället för den som tas i anspråk inom parkeringsmark vid Sätra centrum.

Kraftledningsägare

Birka Energi och Svenska Kraftnät har inga invändningar mot visade förslag.



Lokala villa- och hyresgästföreningar

Gillsätra Samfällighet gläds åt förnyelsen av Sätra centrum men oroar sig för att förslagen kan medföra ökad trafik på Björksättravägen. Nya trafikljus eller gatuavsmalning bör genomföras längs Björksättravägen i föreningens närområde.

Skådebrödernas Samfällighetsförening anser att hänsyn bör tas till Ytterstadssatsningens förslag i kombination med alt. XL. En mindre exploatering än i XL förordas och körvägarna med bil från föreningens område till Bredängs centrum bör beaktas.

Lokala hyresgästföreningen Hjälmstära och Sätra centrum anser att Ytterstadssatsningens förslag till förlängd "Ny Skärholmsväg" till Smistavägen bör studeras för att minska miljöstörningarna från befintlig väg i området. Föreningen i Sätra C. vill inte ha byggnation på P-platsen vid centrum.

Aspsätra Lokala hyresgästförening pekar på att problem med genomfartstrafik och parkering (för Sätra IP) längs Aspsättravägen ej behandlats. Det är mer angeläget att få en lösning på dessa lokala problem än att Skärholmsvägen flyttas. Trafiken där upplever många, trots allt, som uthärdlig. Föreningen motsätter sig föreslagna bostadshus på de välbehövlige P-platserna i området.

Övriga instanser

Sätra samhällsförening anser att utredningen är en halvmesyrgenom att den ej studerat den södra förlängning av "Nya Skärholmsvägen" som föreslagits av Ytterstadssatsningen. En ny utredning behövs, som kan utgå från XL-alternativet men för in Ytterstadssatsningens vägflyttning på den södra delen.

Föreningen Nej till Västerleden anför att det är Ytterstadssatsningens förslag som skulle ha utretts. Förbifarten kommer att ta lång tid att genomföra och det är därför korkat att försena och förfuska den möjliga och goda samhällsutbyggnad som Ytterstadssatsningens förslag innebär. Även gång-, cykel- och kollektivtrafik (spår) behöver diskuteras.

Bredängs och Sätra socialdemokratiska föreningar anser att hela vägsträckan mellan Bredäng och Skärholmen borde ha studerats. Utredningen borde visa hur en påfart till Förbifarten skulle kunna lösas och förslagen uppfyller inte Ytterstadssatsningens målsättning att förbättra trafikmiljön.

Analys

Måluppfyllelse

De alternativa trafik- och exploateringslösningarna har stämts av inom arbetsgruppen mot de mål som upprättats för arbetet (bilaga 1).

Arbetsgruppen har sammantaget bedömt alternativen L och XL som förmånligast jämfört med nollalternativet enligt nedanstående tabell:

Mål	Bästa måluppfyllelse		
	Alt. M.	Alt. L	Alt. XL
Allmänna	-	-	X
Regionala mål	-	X	X
Trafiksäkerhet, trygghet	-	X	X
Framkomlighet	-	X	-
Tillgänglighet	X	X	X
Stadsomsorg	-	X	-
Miljö och ekologi	-	-	X
Ekonomi	-	X	-

De olika målen har olika vikt. Arbetsgruppens viktning gör att alternativ L bedömts som det sammantaget bästa förslaget beroende på dess bättre egenskaper än XL främst rörande framkomlighet i trafiksystemet och ekonomi vid genomförandet. Nackdel med alternativ L är dock att bostadstillskottet blir litet.

Remissen

Remissyttrandena visar på olika uppfattningar om hur Skärholmsvägens trafikuppgifter bäst bör lösas och vilken exploatering som är lämplig/möjlig.

Av ombyggnadsförslagen har alternativ M (= exploatering på halva bef. Skärholmsvägen) erhållit få vinstord. Det kan accepteras av vägverket, näringslivsnämnden och Sättra Företagsgrupp men avstyrks av bl.a. miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Alternativ L (= exploatering på halva Skärholmsvägen + delar av Eksättravägen) har förordats eller bedömts acceptabelt av många instanser;

- ? Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- ? Näringslivsnämnden
- ? Vägverket
- ? Sättra Företagsgrupp
- ? Wihlborgs Fastigheter
- ? Järntorget Mark & Byggnads AB.



Två nämnder och många lokala organisationer förordar alternativ XL (= ny Skärholmsväg utefter E4/E20);

- ? Stadsbyggnadsnämnden
- ? Skärholmens stadsdelsnämnd
- ? Ytterstadssatsningen i Sättra
- ? AP-fastigheter och Stockholmshem
- ? En villaförening och två lokala hyresgästföreningar
- ? Sättra samhällsförening jämte Föreningen Nej till Västerleden
- ? Bredängs och Sättra socialdemokratiska föreningar.

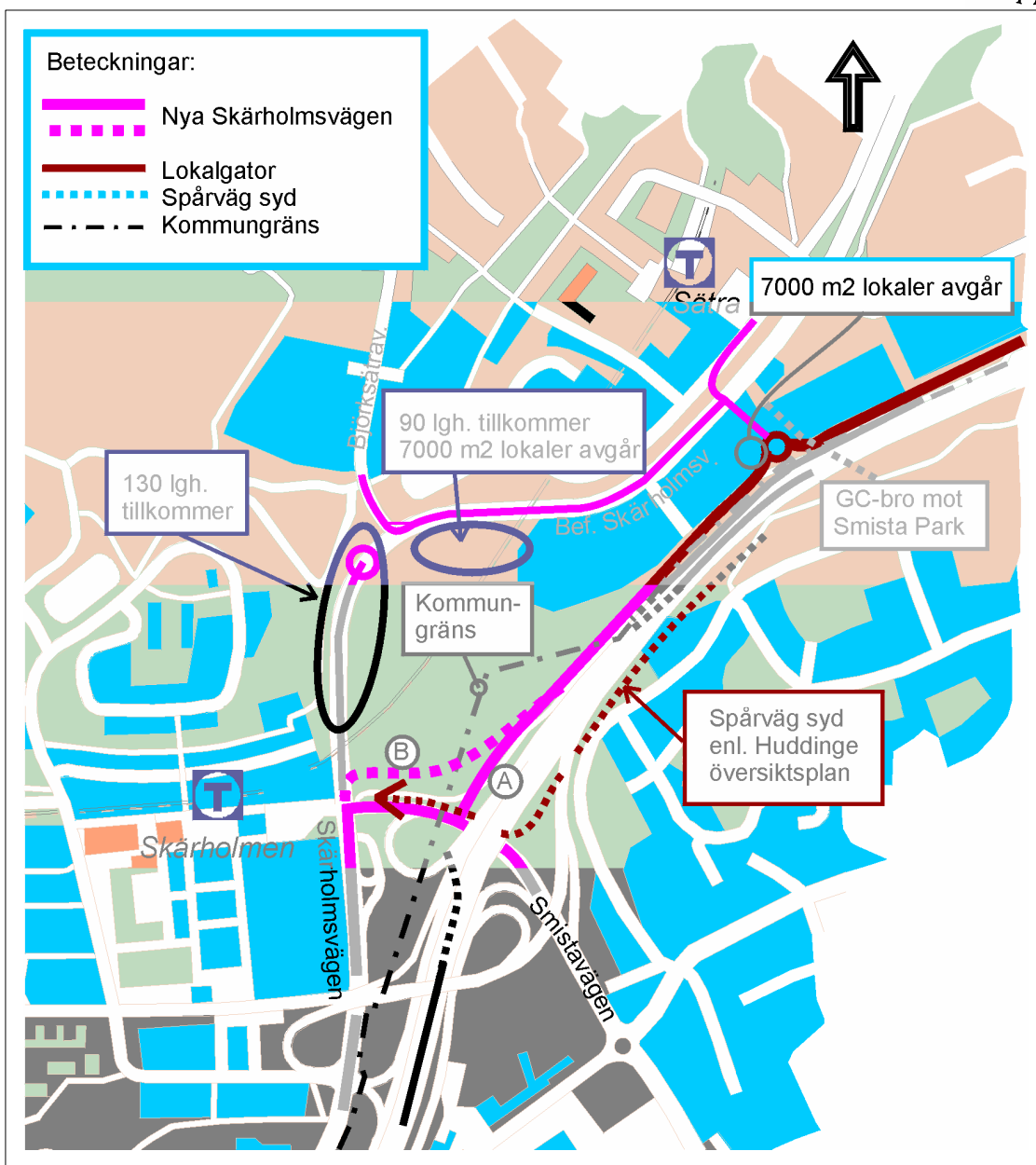
Ett genomförande av alternativ XL avstyrks av:

- ? Näringslivsnämnden med tanke på förslagets negativa inverkan på företagen inom Bredängs industriområde
- ? Vägverket beroende på krånglig trafikföring för omledningstrafik, bullerstörningar för föreslagna bostäder vid Bredängs trafikplats jämte förfölning av vägmiljön längs E4/E20.
- ? Sättra Företagsgrupp genom att gator planeras på befintlig tomtmark.

Flertalet av de lokala instanserna har förordat alternativ XL men anser samtidigt att Nya Skärholmsvägen bör förlängas längs E4/E20; från Sättra industriområde ända ned till Smistavägen och att ytterligare exploatering borde kunna genomföras på befintliga Skärholmsvägen mellan Sättra och Skärholmen. Denna strukturidé har tidigare lanserats av Ytterstadssatsningen i Sättra. För att belysa denna idé har gatu- och fastighetskontoret uppdragit åt konsulterna att, under/efter remisstiden, genomföra en översiktlig studie av möjligheterna att förlänga "Nya Skärholmsvägen" längs E4/E20 från Sättra till Smistavägen i Skärholmen (betecknat alternativ XXL). Denna studie har, till skillnad från övriga alternativ, ej blivit föremål för remiss och förankring bland berörda parter och kan därför nu ej bilda underlag för beslut.

Alternativ XXL; Nya Skärholmsvägen förlängd till Smistavägen

Den förlängda sträckningen av Nya Skärholmsvägen går att genomföra såväl med som utan koppling till Förbifart Stockholm. I nedanstående figur redovisas kompletterande väg- och exploateringsområden som utgör en sydlig förlängning ca 450 meter av trafik- och exploateringsstråket från alt. XL.



Förslaget innebär följande förändringar/tillägg i förhållande till alt. XL:

Trafik- och väggårdar

- ? "Nya Skärholmsvägen" förlängs längs E4/E20 från Sättra arbetsområde till Smistavägen.
- ? Vid Sättra arbetsområde kan en korsningspunkt i form av en cirkulationsplats skapas mellan Nya Skärholmsvägen, lokala anslutningsvägen till Sättra jämte påfarten till Förbifart Stockholm (om denna kommer till utförande enligt Västerledens arbetsplan).



- ? Två alternativa anslutningar finns vid Skärholmen; A: mot Smistavägen i en stor signalreglerad trevägskorsning (med ny GC-tunnel under) eller B: via en slinga i skogsbacken norr om Smistavägen till befintligt gatukors för Smistavägen/Skärholmsvägen. Anslutning A ligger i Huddinge kommun och innebär konflikt med Huddinges översiktliga planer för ”Spårväg Syd” som redovisas förlagd längs norra sidan av Smistavägen. I alternativ A skulle en kontorsexploatering också kunna genomföras i skogsbacken mot berget norr om Smistavägen. Anslutning B innebär också betydande ingrepp i naturmark men är fördelaktig ur orienteringssynpunkt och gör att nya korsningspunkter med gång- och cykelvägen och framtida ”Spårväg Syd” undviks.
- ? Befintliga Skärholmsvägen utformas på sträckan mellan Smistavägen och Björksätravägen som ”säckgata med busspjäll” och ansluts mot Skärholmen. Boende längs Björksätravägen i Sätra får långa och krångliga färdvägar med bil mot Skärholmen medan säkerhetsförhållandena för gång- och cykeltrafiken förbättras.

Stadens totala kostnader för alt. XXL är översiktligt bedömda till:

Gatubyggnad + kraftledning:	294 Mkr
Kapitaliserade drift- och underhållskostnader:	21 ”
Extraordinära exploateringskostnader:	154 ”
<hr/> TOTALT:	<hr/> 469 Mkr

Landskap, ekologi och miljö

- ? I alternativ XL blir landskapsbilden vid den södra infarten till Stockholm avskalad det mesta av grönska och natur mellan E4 och industriområdena i Sätra. Med alternativ XXL förlängs sträckan från ca 1400 meter till 1850 meter, där det sammanlagda vägbandet, bestående av E4, nya Skärholmsvägen och lokala industrigator, blir mellan 70 och 80 meter brett. Möjligheterna att försköna stadsbilden, sedd från E4, är små. Det beror dels på att inga träd får växa upp under kraftledningen, dels på grund av det begränsade utrymmet i sidled.
- ? För anslutning av nya Skärholmsvägen till Smistavägen finns två alternativ. Alternativ A, innebär en direkt koppling till Smistavägen ca 60 m från E4:an och påverkar inte naturmarken i någon större omfattning. Alternativ B, som ansluter till befintlig korsning, förutsätter omfattande bergskärningar för en ny vägdragning i södra delen av ”grönstråk syd”. Risk finns att kullen kapas på ett ofördelaktigt sätt och att framför allt området med ekskog reduceras.. Ur den aspekten är alternativ A att föredra.

Exploateringar

- ? Med en försiktig exploatering längs den befintliga Skärholmsvägens återvändsgatudel kan ca 130 lägenheter tillkomma i sexvåningars punkthus. För att minimera intrången i "grönstråk syd" föreslås att parkering ordnas i källare eller bergrum. Längs den norra bergkanten i höjd med Björksätravägen kan föreslagen arbetsplatsexploatering i alt. XL omformas till bostäder; ca 90 lägenheter i fyravånings lamellhus.
- ? Jämfört med alt. XL bortfaller 7000 - 14 000 m² arbetsplatsytor beroende på utförandet av anslutningen till Förbifart Stockholm och eventuella kommersiella exploateringar vid Smistavägen.
- ? Bullerstörningar från Skärholmsvägen minskar för boende längs Eksätravägen i Sättra syd.

Alternativ XXL innebär följande totala exploatering inom utredningsområdet från Bredängs trafikplats till Smistavägen:

Alternativ/mark	Bostäder, lgh.	Arbetspl. m ²	Totalyta m ²
Alt. XXL			
Kvartersmark	161	23 000	39 100
Allmän mark	777	29 700	107 400
Totalt alt. XXL	938	52 700	146 500

Ekonomi

Grundkalkylen för alternativ XXL innebär följande resultat för staden:

Utfall för staden i lösning XXL				
Alternativ	Intäkter, Mkr.	Kostnader, Mkr	Resultat, Mkr	Resultat, per ekv. lägenhet, kr.
Alt. XXL	236	469	- 233	- 160 000

På samma sätt som i grundalternativen har resultat känsligheten testats för bra och dåligt utfall:

Alternativ	"Bästa" utfall		"Sämsta" utfall	
	Totalresultat, Mkr.	Resultat, per ekv. Lgh. kr.	Totalresultat, Mkr	Resultat, per ekv. lgh. kr.
Alt. XXL	- 118	- 80 000	- 389	- 355 000

Ekonomi förbättras ca + 10% om kontor byggs i skogsbacken norr om Smistavägen (vid väganslutning A mot Smistavägen) men är ändå sammantaget sämre än i XL-alternativet. Den totala kapitalomsättningen (kostnader, intäkter och underskott) är större än i alternativ XL och underskotten per ekvivalentlägenhet blir större.



Gatu- och fastighetskontorets synpunkter och förslag

Kontorets synpunkter

Genomförd utredning visar att det är möjligt att skapa en bättre boendemiljö och ge utrymme för utbyggnad av nya bostäder och arbetsplatser genom att anpassa Skärholmsvägen till nödvändiga trafikuppgifter.

Alternativ M, som innebär att halva Skärholmsvägen tas bort och nyttjas för bebyggelse och skydd, ger en måttlig nybebyggelse, främst såsom arbetsplatser. Gatuarealen minskar betydligt jämfört med dagens förhållanden. Alternativ M har fått ett svalt mottagande av remissinstanserna och gatu- och fastighetskontoret föreslår att det avförs från fortsatta diskussioner.

Alternativ L innebär, liksom alternativ M, att ytorna för halva Skärholmsvägen omvandlas. Därutöver disponeras stora delar av Eksätravägen för nybebyggelse. Skärholmsvägen omdanas till en "stadsgata" med kantstenar, gångbanor och viss kantstensparkering. Gatuarealen minskar mer än i alt. M, till förmån för ny kvartersmark. Nyexploateringen blir stor men trafiken på (kvarliggande) Skärholmsvägen gör att möjlig nybebyggelse till stor del utgörs av arbetsplatser. Exploateringsekonomi är hygglig, men de stora arbetsplatsytorna gör förslaget konjunktürkänsligt och beroende av intresse för etablering i detta läge. Det finns goda möjligheter att genomföra en etappvis ombyggnad av Skärholmsvägen i takt med efterfrågan på bostäder och lokaler. Antalet etapper bör dock ej vara alltför stort med tanke på kontinuitet och trafiksäkerhet i vägsystemet. Orienterbarheten är god och de interna färdvägarna med bil inom stadsdelsnämndsområdet är korta, likartade dagens förhållanden. Alternativ L har förordats av många remissinstanser och är väl värt en fortsatt prövning.

Alternativ XL innebär att en "Ny Skärholmsväg" byggs inom kraftledningsgatan invid E4/E20 och att den befintliga Skärholmsvägen stängs i höjd med Bredäng. Den befintliga Skärholmsvägen (alla fyra körfälten) och delar av Eksätravägen nyttjas för bebyggelse och lokalgator. Den totala gatuarealen inom utredningsområdet ökar något jämfört med dagens förhållanden. Den stora fördelen med detta alternativ är att möjlig bostadsbebyggelse på befintlig allmän mark blir stor, samtidigt som arbetsplatsytan blir mindre än i alternativ L. Genomförandet blir härigenom mindre konjunktürkänsligt. Nackdel är den stora investeringskostnaden för Nya Skärholmsvägen och att väginvesteringen måste genomföras innan den nya bebyggelsen kan genomföras vilket innebär ett risktagande. De stora vägbyggnadskostnaderna (och kraftledningkostnaderna) kan ej uppvägas av de värden som föreslagen ny exploatering ger.

Nackdelar med alt. XL är också att orienterbarheten i trafiksystemet blir dålig, att omvägar uppkommer för den lokala trafiken inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde och att stora trafikmängder på den nya vägen gör att möjligheterna att ta emot omledningstrafik blir begränsade. Det kvarvarande gröna friområdet mellan Nya Skärholmsvägen och E4/E20 blir mycket smalt. Med tanke på riksvägens uppgift som Stockholms södra huvudtillfart är det också en nackdel att det svårligen går att uppnå en god gestaltning i denna grönremsa, med beaktande av de restriktioner mot träd och höga buskar, som kraftledningen innebär.

Alternativ XL har förordats av många remissinstanser och har en lokal förankring bl.a. hos stadsdelsnämnden och flera boendeorganisationer.

Kontorets förslag till inriktning för fortsatt arbete.

Kommunfullmäktiges uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden innebär en allsidig studie av förutsättningarna för att bebygga två av Skärholmsvägens körfält.

Det alternativ som bäst uppfyller uppställda mål inom ramen för uppdraget är alternativ L, som innebär att trafiken på Skärholmsvägen ligger kvar i nuvarande stråkläge men att gatan omdanas till en "stadsgata" kantad av kontors- eller bostadsbebyggelse.

För att tillgodose allsidigheten har också ett mer genomgripande alternativ XL studerats och utvärderats. Detta ansluter till en strukturidé presenterad av Ytterstadssatsningen i Sättra och innebär att hela Skärholmsvägens gatuareal (alla fyra körfälten) tas i anspråk för bebyggelse efter det att en "Ny Skärholmsväg" anlagts tätt intill E4/E20. Detta alternativ ger mer bostäder än alternativ L och innebär en lugnare trafikmiljö förbi centrala Sättra och Bredäng. Alternativ XL medför dock stora kostnader för väg- och kraftledningsbyggande, vilket medför stora exploateringsunderskott. Nackdelar med förslaget är också att etapputbyggnadsmöjligheterna är små, att "Nya Skärholmsvägen" har dåliga förutsättningar för att ta emot omledningstrafik från E4/E20, att vägmiljön för såväl trafikanter på E4/E20 som på Nya Skärholmsvägen blir torftig jämte att omvägar uppkommer för lokala resor inom Skärholmens stadsdelsnämndsområde.



Gatu- och fastighetskontoret föreslår att fortsatt arbete inriktas på alternativ L, innebärande bebyggelse på den befintliga Skärholmsvägen som avsmalnas till hälften och därtill att delar av Eksätravägen bebyggs. Fortsatt arbete innebär ett övergripande planprogramarbete i bör genomföras i stadsbyggnadskontorets regi.

Följande förslagsdelar i alternativ L förslås studeras särskilt i det fördjupade planprogramarbetet:

- ? Exploateringsgraden, där ökad exploatering bör prövas
- ? Möjligheter att öka inslaget av bostäder, även om detta skulle innebära minskad totalexploatering med större bortfall av kontorsyta än tillkommande bostadsyta

De förslagna fördjupade studierna får dock ej, enligt kontorets bedömning, förhindra en angelägen upprustning och förtätning vid Sättra centrum. Planläggningsarbete har inletts av Wihlborgs, PEAB och Stockholmshem. Aktuell planläggning kan genomföras utan att Skärholmsvägen byggs om, såsom redovisas i nollalternativet men för den totala omfattningen och helhetsbilden är det önskvärt att så fort som möjligt välja läge på och utformning av Skärholmsvägen invid Sättra centrum.

Gatu- och fastighetskontoret förslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar översända kontorets redovisning till kommunfullmäktige som redovisning på uppdrag lämnat 1999-09-20 och att hemställa om att kommunfullmäktige uppdrar åt stadsbyggnadsnämnden att utarbeta ett fördjupat planprogram för exploateringsområdet.

SLUT