



Kontaktperson
Kristin Eklund
Ytterstad
Telefon: 08-508 261 56
kristin.eklund@mk.stockholm.se

Till
Marknämnden 2006-06-15

Områdesprogram för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Remiss

Förslag till beslut

Marknämnden överlämnar och återopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på programremiss för områdesprogram för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg, Dnr 2002-12665-53.

Göran Långsved

Gunnar Jensen

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett programförslag till ny bebyggelse i stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Enligt preliminära beräkningar kan detta områdesprogram ge ca 3000 nya bostäder i flerbostadshus och ca 600 nya bostäder i radhus i ett område med god närhet till service, kommunikationer, arbetsplatser, idrottsanläggningar och naturområden. Remissen på programförslaget skall ha inkommit till Stockholms stadsbyggnadskontor senast den 30 juni 2006.

I programmet redovisas områdets förutsättningar för utveckling genom förslag till ny bostadsbebyggelse, utbyggnad/förändring av infrastruktur samt utveckling av verksamheter. Stor del av den nya bostadsbebyggelsen kommer i huvudsak att förläggas utmed Vårbergsvägen i Skärholmen samt

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

Bilaga 2: Strategisk miljöbedömning av stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen Stockholm, 2006-04-03

Bilaga 3: Programhandling trafiknät- utredningsfas av WSP Samhällsbyggnad, mars 2006

utmed Skärholmsvägen i Bredäng och Sättra. Med tanke på de fyra stadsdelarnas geografiska omfattning och stadens mål att bygga 80 000 bostäder till år 2030 är det önskvärt att ytterligare bebyggelse kan tillkomma inom området. För att balansera de höga kostnaderna för ombyggnationen av bland annat Skärholmsvägen och Vårbergsvägen är det också angeläget med en väsentlig ökning av antalet byggrätter inom området.

De områden som tas i anspråk utgörs delvis av grönyta och delvis av gatumark. Som kompensation för att föreslagen exploatering tar denna mark i anspråk för bostadsbebyggelse föreslås bland annat att närområdets boende- och friytemiljö samt naturreservatets tillgänglighet förbättras. I samband med naturreservatets bildande föreslås även en välkomnande entré till det blivande reservatet. Kompensationsåtgärderna får studeras mer i detalj under detaljplanarbetet liksom konsekvenserna av den nya bebyggelsen.

Kontoret anser att mer stadslika gator inom programområdet ger en bra bostadsmiljö och kan medverka till ökad säkerhet och sänkta hastigheter i trafiken. Även en ombyggnation av Bredängs trafikplats samt föreslagen förlängning av Murmästarvägen till Skärholmens centrum (etapp 1) anses som positivt då man därigenom kan avlasta Skärholmsvägen från nuvarande genomfartstrafik. Dock innebär vägombyggnaderna att projekten belastas av högre kostnader.

Befintliga lokalgator i området som inte har en allmän trafikuppgift eller innehåller omfattande allmänna ledningar kan med fördel överföras till kvartersgator och användas för parkeringslösningar. Det är dock fortsatt viktigt för gatuskötseln att parkeringsplatser anordnas på tomtmark samt att in- och utfarter till den nya bostadsbebyggelsen får en trafiksäker utformning. Antalet korsningspunkter mellan biltrafik och gång- och cykelstråk bör begränsas så långt det är möjligt.

Kontoret föreslår dock att de övergripande strukturfrågorna för området, som Förbifart Stockholm, Spårväg Syd samt regionala utvecklingsprogrammet för Skärholmen-Kungens kurva bör utredas närmare innan den förlängda delen av Murmästarvägen (etapp 2) eventuellt detaljplanläggs.

Bakgrund/Remissen

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

För att påbörja utvecklingsarbetet i de fyra stadsdelarna beslutade gatu- och fastighetsnämnden 2002-09-10 att ge AB Svenska Bostäder, HSB, AB Stockholmshem och NCC en tidig markreservation för bostadsbebyggelse i området. Tillsammans med gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret tog nämnda byggherrar fram en förstudie av stadsdelarna genom tre parallella arkitektuppdrag. 2003-12-09 godkände gatu- och fastighetskontoret redovisningen av de parallella uppdragen för Skärholmens stadsdelsnämndsområde och 2004-05-18 godtar nämnden kontorets förslag till en första omgång markanvisningar. Markanvisningarna tilldelas AB Svenska Bostäder, HSB, AB Stockholmshem samt NCC, och till skillnad från den tidiga markreservationen år 2002 så är dessa markanvisningar geografiskt redovisade.

I maj 2004 får stadsbyggnadskontoret i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden att ta fram ett programförslag för området där förutsättningarna för en utveckling med bl.a. ny bostadsbebyggelse skall redovisas. Som underlag till programförslaget ligger de tre parallella arkitektuppdragen samt en strategisk miljöbedömning och en preliminär trafikanalys.

Stadsbyggnadsnämnden har nu på remiss översänt ett förslag till områdesprogram för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Remissen ska besvaras senast den 30 juni 2006.

Parallellt med framtagandet av områdesprogrammet har stadsbyggnadskontoret utarbetat ett förslag till naturreservatsbildning av Sättraskogen. Förslaget har varit ute på remiss under våren 2006 och stadsbyggnadsnämnden behandlar ärendet den 18 maj 2006. Om förslaget godkänns tas det upp för beslut i kommunfullmäktige den 12 juni 2006.

Programförslag

Syftet med områdesprogrammet är att redovisa de strukturella utvecklingsmöjligheterna för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg genom ny bebyggelse, utveckling av verksamheter samt utbyggnad/förändring av ny/befintlig infrastruktur.

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



Bild 1. Programområdet

Analys och konsekvenser / Markkontorets synpunkter

-Bostäder och annan bebyggelse

Stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg planerades och byggdes ut under 1960-talet. Bebyggelsen utgörs till största delen av skivhus i 5-9 våningar men även av lamellhus i 3-4 våningar samt radhus och villor.

Sammanlagt finns det i stadsdelarna 13 391 bostäder där 85 % av bostäderna finns i flerbostadshus. Lägenheterna är till 84 % upplåtna med hyresrätt varför en komplettering med bostadsrätter är lämpligt. Ca 45 % av lägenhetssammansättningen består av treor medan andelen lägenheter om 4 rok och större är 17 % och lägenheter om 1-2 rok är 38 %. Andelen småhus är något större i Skärholmens stadsdelsnämndsområde än staden som helhet, 15 % jämfört med 12 %. (USK, 31 december 2004)

Målsättningen för den föreslagna bebyggelsen är att öka områdets attraktivitet på regionens bostadsmarknad och ge de boende större möjligheter till en lokal boendekarriär. Nya attraktiva bostäder i olika upplåtelseformer och prisnivåer föreslås i attraktiva lägen eller som ersättning för mindre attraktiva trafikmiljöer. Målet är också att skapa möjligheter för en näringslivsutveckling inom branscher som kan ligga i anslutning till bostadsbebyggelsen.

I "Vision för Söderort" som antogs av kommunfullmäktige år 2002 görs en bedömning att ny bostadsbebyggelse i området framför allt kan tillkomma längs en ombyggd Skärholmsväg och i naturnära lägen.

Delområdesbeskrivningar

I områdesprogrammet har den föreslagna bebyggelsen uppdelats i nio delområden med en närmare beskrivning av hustyper och även bebyggelsens påverkan på området. Sistnämnda sker meddelst en värdelinje som anger förändringar på ekologiska och rekreativa värden, stadsbild, trygghet och boendekvalité. Det är ingen absolut värdeskala utan skalan är relativ och behandlar endast varje plats för sig.

Ingen utvärdering görs för varje delområde utan läsaren får göra sig en egen uppfattning av bebyggelseförslaget och framföra sina remissynpunkter.

Sammanfattningsvis föreslås en högre exploateringsgrad längs Skärholmsvägen samt nära Skärholmens centrum i form av en mer sammanhängande bebyggelse. I de naturnära lägena föreslås bebyggelse uppföras i mindre enheter både beträffande flerbostadshusen och småhusen.

Markkontoret ställer sig huvudsakligen bakom stadsbyggnadskontorets förslag till nybebyggelse i den schematiska redovisning som gjorts. Detaljsynpunkter kommer att framföras i respektive detaljplaneärende när detta påbörjats.

Nya markanvisningar kommer att bli aktuella när områdesprogrammet godkänts av stadsbyggnadsnämnden. Tidigare gjorda markanvisningar kan också behöva ändras om bebyggelseförslaget har förändrats väsentligt i förhållande till det förslag som låg till grund för anvisningarna.

-Trafik

I programförslaget bibehålls till stor del gatustrukturen samt befintliga kollektivtrafiksystem i området. De större trafikförändringar som dock föreslås berör Skärholmsvägen, Vårbergsvägen, Björksätravägen, Murmästarvägen samt Bredängs trafikplats och några mindre lokalgator samt gång- och cykelvägar för att försörja den nya bebyggelsen.

Skärholmsvägen

I områdesprogrammet föreslås att Skärholmsvägen görs om från trafikled till en tvåfältig stadshuvudgata förbi Bredäng och Sätra. Samtidigt förändras vägens gestaltning, funktion och framkomlighet för biltrafik. Byggnader längs ena eller båda sidor med entré mot gatan, gång- och cykelbanor jämte trädplantering, innebär en mer stadslik funktion och gestaltning där gatuutrymmena anpassas till de måttliga trafikflödena som finns och förväntas längs vägen.

Skärholmsvägen uppvisar idag trafiksäkerhetsbrister trots generösa vägutrymmen. Många och svåra fordonsolyckor polisrapporteras och beror sannolikt på höga farter. En krympt och mer stadslig gata med lägre hastigheter bedömer kontoret medverka till bättre säkerhet med färre personsador. Det är dock viktigt att antalet gatukorsningar och utfarter begränsas och att säkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter längs och tvärs gatan studeras vidare i det kommande plan- och gatuprogramarbetet. Parkering längs gatan bör begränsas så att renhållning och angöring till bebyggelsen inte försvåras.

Omledningstrafik

Skärholmsvägen ingår, tillsammans med Smista Allé och andra vägar på Huddingesidan, i ett omledningsnät för E4/E20. Dagens omledningssystem har mycket god framkomlighet. Efter planerad ombyggnad får Skärholmsvägen en minskad kapacitet som är dimensionerad för de berörda stadsdelarnas behov, vilket gör att framkomligheten blir nedsatt vid tider för omledning. Kapaciteten blir dock inte sämre än längs andra delar av omledningsnätet i Stockholm. Som exempel kan nämnas omledningsvägar för Södra Länken i Hammarby Sjöstad som har samma planerade dimension och begränsade möjligheter att ta emot omledningstrafik under dagtid som den nya Skärholmsvägen. Kontoret vill därför inte invända mot områdesprogrammets gatuförnyelseförslag för Skärholmsvägen.

Förbifart Stockholm

Även om olika uppfattningar fortfarande finns om hur förstärkta Nord-syd-förbindelser lämpligast bör ordnas bedömer kontoret att det bör finnas en kartredovisning av hur "Förbifart Stockholm" skulle kunna dras i tunnel i programområdet.

Spårväg Syd

Regionplanen (RUF) jämte Huddinge och Stockholms översiktsplaner, visar ett reservat för framtida utbyggnad av "Spårväg Syd" från Älvsjö via Skärholmen-Kungens Kurva till Flemingsberg. Denna spårförbindelse är, liksom Tvärbanan, ett regionalt snabbspårsvägsystem och det berör planområdet på sträckan mellan Sätra och Skärholmen.

Två olika spårdragningsalternativ (se bild 1) finns på delsträckan mellan Smista och Skärholmen;

1. dragning på Smista-sidan av E4/E20 fram till strax norr om Skärholmen med korsning på bro över E4/E20 fram till hållplats på bro vid Skärholmen Centrum.
2. dragning via Sätra med bro över E4/E20 i anslutning till planerad gång- och cykelbro mellan Smista och Sätra. Från Sätra till Skärholmen läggs spårvägen i gatumitt på den nya Skärholmsvägen. Hållplatser ordnas söder om Sätra centrum och eventuellt även vid vägkorset med Björksätravägen. Vid Skärholmen skulle en hållplats kunna ordnas på mark med plattformar i mitten av Skärholmsvägen.

Genomförda trafikanalyser visar att såväl trafikmängder som kostnader blir likartade i de båda alternativen. Alternativ 2, via Sätra, innebär dock ett par minuters tidsförlust jämfört med alternativ 1 vilket är en nackdel om Spårväg Syd skall bli ett konkurrenskraftigt och strukturerande trafiksystem i sydvästsektorn. Kontoret är därför tveksam till dragningen via Sätra enligt alternativ 2.

Områdesprogrammet visar bebyggelse med lokalgator inom berg- och naturmarksslätten norr om Smistavägen. Denna exploatering hindrar en utbyggnad av såväl spårvägen (alternativ 1) som den förlängda Murmästarvägen (etapp 2). Kontoret föreslår att denna bebyggelse inte planläggs förrän klarhet vunnits om de framtida trafikstrukturerna i området.

Buss och tunnelbana

Befintlig bebyggelse i området har planerats och byggts samordnat med tunnelbanan. Detta gör att god kollektivresestandard kännetecknar området. Den nya bebyggelsen som ingår i områdesprogrammet är till stora delar lokaliserad till platser med långa gångavstånd till tunnelbana. Det behövs därför en utökad busstrafik så att gångavstånd och turtäthet blir acceptabel för boende i den nya bebyggelsen.

Gång- och cykelbro Smista-Sätra

Inom Huddinge pågår utbyggnader inom Smista-området. I avtal har Huddinge via exploitören åtagit sig att bygga en ny gång- och cykelbro över E4/E20 mellan Smista och Sätra. Beroende på osäkerheter om spårvägens dragning i området och dess inverkan på bronns landfästen och längd har projektet blivit försenat. Ett ställningstagande till de alternativa spårvägsdragningarna behövs som projekteringsförutsättning för bron.

Murmästarvägen

I områdesprogrammet föreslås att Murmästarvägen i en första etapp flyttas närmare E4/E20 och får anslutning till den ombyggda trafikplatsen i Bredäng. Korset mellan Bredängsvägen och Skärholmsvägen föreslås byggas om från planskildhet till en plankorsning i form av en stor cirkulationsplats dit även Murmästarvägen kopplas. Samtidigt ordnas en ny, sydriktad, tillfart mot E4/E20. Detta gör att behoven minskar för industriområdets trafikanter att använda Skärholmsvägen vid färd till och från området. Detta är en förklaring till att bedömd trafik på Skärholmsvägen får en måttlig tillväxt trots den stora nyexploateringen i området.

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

Murmästarvägens förlängning (etapp 2)

I områdesprogrammet redovisas även en möjlig framtida förlängning av Murmästarvägen söderut utefter E4/E20 från Strömsätravägen till Skärholmsvägen strax norr om gatukorset med Smistavägen. Syftet med vägförlängningen är att avleda ytterligare trafik från Skärholmsvägen och att skapa ökad vägkapacitet vid sidan av europavägsstråket. Förlängningen av Murmästarvägen skapar dock inga nya exploateringsmöjligheter.

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

Vårbergsvägen

Vårbergsvägen har breda körbanor på sträckan mellan Skärholmen och Vårbergs IP. Föreslagen bebyggelse längs gatan gör att såväl gång- som cykelbanor krävs och att utrymmen för angöring och träd aktualiseras. Det totala gatuutrymmet omdisponeras men minskar inte nämnvärt. Kontoret bedömer det som angeläget att vid fortsatt gatuprogramarbete finna en god och trafiksäker lösning för korsningen mellan Vårbergsvägen och Ekholmsvägen.

Björksätravägen och andra huvudgator i programområdet

I områdesprogrammet föreslås att flera mindre huvudgator inom stadsdelen byggs om med trädplantering och nya gångbanor. Det är dessutom tänkt att det längs gatorna upplåts mark för parkering och angöring för den nya bebyggelsen. Utformningen av dessa gator måste studeras närmare och gatuprogramhandlingen utökas med dessa åtgärder.

Bebyggelse med entréer mot gata skapar nya trafikmönster i området. Fler oskyddade trafikanter i gatuutrymmet skapar ökad gatuaktivitet men medför samtidigt att säkerhetsförhållandena kan påverkas negativt. Särskilt viktigt att uppmärksamma är säkerheten för de nya cykeltrafikanter som attraheras till gatorna vilket gör att cykelbanor bör övervägas, åtminstone längs de sträckor där byggnader och parkering föreslås. Förhållandena bör studeras i det fortsatta planarbetet.

-Parkering

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

Kontoret är tveksamt till att, genom snål parkeringsdimensionering på tomtmark eller som kompensation för befintlig parkeringsmark som nyttjas för nybebyggelse, nyttja allmänna gator som permanent parkeringsresurs.

Detta innebär hinder och ökade kostnader för gatuskötseln samtidigt som säkerheten, särskilt för cykeltrafikanter, påverkas negativt. Kontoret föreslår därför att all ny bebyggelse planeras så att full parkeringsförsörjning även fortsättningsvis ordnas på tomtmark. Detta medför, då ny bebyggelse planeras på befintliga parkeringsytor, att ny parkering får tillskapas på tomtmark såväl för de nya boendebilarna som för den befintliga parkeringen som tas i anspråk för bebyggelsen. Kontoret är dock positivt till att de befintliga lokalgator som inte har allmän trafikuppgift eller innehåller omfattande allmänna ledningar överförs till kvartersgator och därvid bidrar till att skapa förmånliga parkeringslösningar för ny och befintlig bebyggelse.

-Påverkan på barn

Trafikmiljön vid Skärholmsvägen, Vårbergsvägen, Björksätravägen, Murmästarvägen samt Bredängs trafikplats är de konsekvenser som i högsta grad påverkar barn. Det är därför viktigt med säkra passager över gatorna och att gatumiljön utformas på ett sådant sätt som inte innebär försämrade trafiksäkerhet för barnen.

En positiv konsekvens i och med kommande exploateringsprojekt är att en mer blandad lägenhetssammansättning kan uppnås inom området och att barnfamiljer därmed lättare kan hitta lämplig bostad inom området.

-Miljökonsekvenser och kompensation för ianspråktagen grönyta

Kontoret ser det som positivt att arbetet med bebyggelseplaneringen i områdesprogrammet och avgränsningen av naturreservatet kunnat ske parallellt. Den del av den naturnära bebyggelsen som gör intrång i den stora grönkilen är av liten omfattning men bör i det fortsatta detaljplanearbetet nogta studeras och anpassas till rådande landskapsförutsättningar och värden.

Det är viktigt att behålla etablerade entréer till naturreservatet. Det är därför nödvändigt under detaljplanearbetet att studera detta så att naturreservatet får tydliga och välkomnande entréer även efter föreslagen bostadskomplettering. Det är också viktigt, inte minst från ekonomisk driftsynpunkt, att naturmarken inte nödvändigtvis ersätts av anlagd grönmark. Istället bör den flerskiktade vegetationen integreras med bebyggelsen i största möjliga utsträckning.

När det gäller bebyggelsen utmed Skärholmsvägen är det mycket viktigt att de landskapsbildsmässiga och rekreativa värdena som ändå finns i området tas tillvara.

Beträffande byggnationen närmast Vårbergstoppen kan en miljöundersökning behövas genomföras för att säkerställa att inga markföroreningar finns som kan påverka den planerade radhusbebyggelsen. Till exempel har kvicksilver tidigare hittats i lakvattnet från området.

Kontoret förslår att kompensation för ianspråktagen grönyta behandlas i anslutning till kommande detaljplaner. Bland annat bör närområdets boende- och friytemiljö förbättras med t.ex. trädplanteringar och parkupprustningar. Kompenserande åtgärder kan även genomföras i samband med naturreservatets bildande. Bland annat kan naturreservatets tillgänglighet förbättras och en eller flera välkomnande entréer anordnas och förstärkas.

-Tillgänglighet

Tillgänglighetsfrågorna kommer att utredas i samband med planprocessen.

-Ekonomiska konsekvenser

Stadens investeringskostnader för programmets områden är svåra att uppskatta då projektet befinner sig i ett så tidigt skede. För att få en uppfattning om de större gatuombyggnadernas kostnader har Byggnalys AB på uppdrag åt markkontoret gjort en preliminär bedömning:

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

Förklaringen till de höga kostnaderna är dels den stora gatuareal som måste byggas om dels, att stora ledningsomläggningar krävs för att friställa mark för de planerade byggnaderna längs Skärholmsvägen och på Eksättravägen. Underlag för bedömningen är tidiga skisser till gatu- och ledningsåtgärder varför osäkerheter ännu finns om de slutliga byggkostnaderna.

Förlängningen av Murmästarvägen (etapp 2) syftar till att skapa ökad vägkapacitet vid sidan om E4/E20 och att avleda ytterligare trafik från Skärholmsvägen. Vägbyggnationen skapar dock inga nya exploateringsmöjligheter men kan åstadkomma en bättre trafikmiljö på Skärholmsvägen.

Även stadens intäkter och övriga exploateringskostnader till följd av en exploatering är i nuläget svåra att bedöma. Dessa baseras på byggnadernas bruttoarea som i nuläget inte kan beräknas eftersom olika alternativ fortfarande föreslås. För att ändå ge en uppfattning om programområdets ekonomiska konsekvenser görs härmed en grov kalkyl:

Byggnation av bostäder	Exploateringskostnad i Mkr	Intäkter i Mkr (avgäldsunderlag)	SUMMA Mkr	SUMMA kr/lgh
ALT 1: Ca 1400	182 (1400x0,13)			
TOTALT	182	199	17	12 100 kr/lgh
ALT 2: Ca 1400 Ca 2200	182 688 (2200x0,222 +2200x0,09)			
TOTALT	870	699	-171	-47 500 kr/lgh
ALT 3: Ca 1400 Ca 2200 Ca 1000	182 688 130 (1000x0,13)			
TOTALT	1000	849	-151	-32 800 kr/lgh

Förklaring till exploateringskostnad:

Erfarenhetsmässigt kan en exploateringskostnad på 130 000 kr/lgh beräknas för de områden som inte berörs av större gatuombyggnader. De bostäder som berörs av de större vägombyggnaderna har en avsevärt högre exploateringskostnad per lägenhet. För dessa bostäder uppgår endast ombyggnaderna av gatorna till ca 222 000 kr/lgh och därtill kommer övriga exploateringskostnader på 90 000 kr/lgh. Eventuella saneringskostnader ingår ej i kalkylen.

Förklaring till intäkter:

Hälften av bostäderna antas upplåtas med hyresrätt med en avgäld på 50,8 kr/kvm BTA och den andra hälften upplåtas med bostadsrätt med en avgäld på 56 kr/kvm BTA.

I alternativ 1 antas ca 1400 bostäder byggas i områden som inte berörs av de större gatuombyggnaderna, Skärholmsvägen och Vårbergsvägen. Byggnationen skulle ge ett överskott på 17 Mkr.

I alternativ 2 antas ca 1400 bostäder byggas, enligt föregående alternativ, samt ca 2200 lägenheter som berörs av de större gatuombyggnaderna. På grund av de kostsamma vägombyggnaderna ger detta ett underskott på 171 Mkr.

I alternativ 3 antas samtliga föreslagna bostäder i områdesprogrammet byggas, lika alternativ 2, samt en utökning av programmet med 1000 bostäder. Detta resulterar i ett underskott på 151 Mkr.

För att minska underskottet som genereras av de stora gatuombyggnaderna erfordras endera att exploateringskostnaderna minskas eller att exploateringsgraden ökas utan att nya kostnader tillkommer. Även med nya exploateringskostnader för ökad nybebyggelse förbättras kalkylen om gatukostnaderna kan fördelas på ett större antal lägenheter.

Ytterligare kostnader som kan tillkomma för den föreslagna bebyggelsen är saneringskostnader. En markundersökning får utvisa om marken för den planerade radhusbebyggelsen vid Vårbergstoppen innehåller förorenade massor eller ej.

Det kommer att ta lång tid att genomföra planerad exploatering längs Skärholmsvägen samt Murmästarvägens förlängning. Kontoret vill därför påtala vikten av etappvis detaljplaneläggning så att rimligt stora väg- och ledningsetapper erhålls.

-Måluppfyllelse

Områdesprogrammet för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg stämmer med kontorets verksamhetsplan att intensifiera arbetet med markanvisningar, samt verka för att öka bostadsbyggandet i Stockholm. Programförslaget tillskapar lägenheter i ett bra läge med närhet till kommunikationer, service, arbetsplatser, idrottsanläggningar och natur. Föreslagen bebyggelse stämmer även överens med stadens önskan att få en ökad variation av boendeformer i de olika stadsdelarna, då upplåtelseformen föreslås bli både bostadsrätt och hyresrätt samt bostäder i varierande prisnivåer.

-Näringsliv och jobb i regionen

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

-Genomförande och tidplan

Då områdesprogrammet godkänts kan de olika byggnadsprojekten delas upp i olika detaljplaner. Dessa kommer sedan att arbetas fram successivt under några år. De delområden där byggande först kan ske är de som inte berörs av större gatuombyggnader som Skärholmsvägen och Vårbergsvägen. Detta omfattar sammanlagt ca 1400 lägenheter i flerbostadshus och småhus.

Nästa beslutstillfälle för marknämnden infaller vid planremisserna samt vid ytterligare markanvisningar. Därefter skall marknämnden i slutprocessen fatta ett genomförandebeslut när förslag till överenskommelse om exploatering samt tomträttsavtal föreligger.

Markkontorets förslag

Kontoret är positiv till områdesprogrammets förslag till ny bostadsbebyggelse i de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Ett

av stadens övergripande mål är att skapa förutsättningar för 80 000 nya bostäder till år 2030. Med tanke på detta långsiktiga bostadsbehov samt att Skärholmens stadsdelsnämndsområde utgör ett sådant geografisk omfattande område är det önskvärt att ytterligare bebyggelse kan tillkomma inom området. För att balansera de höga kostnaderna för ombyggnation av bland annat Skärholmsvägen och Vårbergsvägen är det också angeläget att antalet byggrätter ökas väsentligt inom området.

Området har en väl utbyggd infrastruktur, välförsörjd service i fyra centrumanläggningar varav Skärholmens centrum är av regional storlek, stora arbetsområden, flera större idrottsanläggningar och skolor samt ligger nära rekreationsområden. Olika upplåtelseformer och prisnivåer för den föreslagna bostadsbebyggelsen ger större möjligheter till lokal boendekarriär. Genom ett tillskott av bostäder ökar även förutsättningarna för att bibehålla serviceutbudet i de mindre centrumanläggningarna som Bredäng-, Sätra- och Vårbergs centrum.

I det fortsatta detaljplanearbetet är det viktigt att noga studera konsekvenserna av den nya bebyggelsen och att i så stor utsträckning som möjligt anpassa denna till rådande landskapsförutsättningar.

Kontoret anser att föreslagna ombyggnationer av de större gatorna inom programområdet till mer stadslika gator kan ge en god bostadsmiljö och medverka till bättre säkerhet och sänkta hastigheter i trafiken. Ur trafik-säkerhetssynpunkt är det dock av stor vikt i det kommande detaljplanearbetet att antalet korsningspunkter mellan gång- och cykelstråk samt in- och utfarter för den nya bebyggelsen begränsas så mycket som möjligt.

En ombyggnad av Bredängs trafikplats till en plankorsning i form av en stor cirkulationsplats anses som positivt då en ny, sydriktad, tillfart mot E4/E20 kan anordnas. Murmästarvägen kan i och med denna ombyggnad få en direktkoppling till trafikplatsen och därmed kan användningen av Skärholmsvägen minska av industriområdets trafikanter. Kontoret föreslår att områdesprogrammets nya väg- och gatustruktur vid Bredängs trafikplats läggs till grund för fördjupade studier i kommande detaljplane- och gatuprogramarbeten.

Kontoret är positivt till att de befintliga lokalgator som inte har allmän trafikuppgift eller innehåller omfattande allmänna ledningar överförs till kvartersgator och därmed bidrar till att skapa förmånliga parkeringslösningar för ny och befintlig bebyggelse. Kontoret är dock tveksamt till nyttjandet av allmänna gator för parkering tillhörande den nya bebyggelsen då detta innebär hinder och ökade gatukostnader för gatuskötseln samt försämrad säkerhet för cyklister.

Kontoret föreslår fortsättningsvis att den förlängda Murmästarvägen (etapp 2) inte detaljplanearbetas förrän de övergripande strukturfrågorna är utredda i



området, det vill säga Förbifart Stockholm, Spårväg Syd jämte utvecklingsprogrammet för den regionala kärnan Skärholmen-Kungens Kurva.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att marknämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som svar på programremiss för områdesprogram för de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg.

SLUT