



Handläggare: 2003-11-24
Magdalena Bosson
Region Ytterstad, Ledningen & Stab
Tel: 508 26 360
magdalena.bosson@gfk.stockholm.se

Maj Simonsson-Cyrus
Region Ytterstad, Markbyrån
Telefon: 508 281 08
maj.simonsson@gfk.stockholm.se

Jan-Erik Hollander
Region Ytterstad, Park- och gatubyrån
Telefon: 508 26379
Janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Dnr 2003-511-2242:1
Dnr 99-320-1048:38

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Redovisning av parallella uppdrag för Skärholmens stadsdelsnämndsområde

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen av de tre parallella arkitektuppdragen.
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att fortsätta analysarbetet kring förslagen samt återkomma till nämnden med förslag om vidare hantering.
3. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner inriktningsbeslut om förändrad trafikstruktur så att Skärholmsvägen kvarliggert och kan omdanas till stadsgata samt godkänner denna redovisning som svar på uppdrag utdelat av nämnden vid återremissen 2002-04-16 rörande Skärholmsvägens trafik- och exploateringsutredning.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

SAMMANFATTNING

Tjänsteutlåtandet redovisar de tre parallella uppdrag som har utförts som en förstudie av hur de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg i Skärholmens stadsdelsnämndsområde kan utvecklas. Syftet med studien är att bidra till områdets framtida utveckling genom varierad bebyggelse och tillskott av attraktiva bostäder i olika lägen, upplåtelseformer och prisnivåer. Inbjudna arkitektkontor har varit Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, Arken Arkitekter AB och AIX Arkitekter AB.

Arbetet har initierats mot bakgrund av Kommunfullmäktiges beslut om Vision för Söderort, där Skärholmen är ett geografiskt utvecklingsområde.

Arbetet har skett i samarbete med stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen samt de fyra byggherrarna NCC, HSB, Svenska Bostäder och Stockholmshem som är deltagare och medfinansiärer i uppdraget.

För att kunna fortsätta utvärderingen av de tre förslagen föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut om förändrad trafikstruktur så att Skärholmsvägen kan ligga kvar men omdanas till stadsgata efter någon av de principer som redovisas av de parallella uppdragstagarna. Nämnden föreslås godkänna denna redovisning som svar på uppdrag utdelat av nämnden vid återremissen 2002-04-16 rörande Skärholmsvägens trafik- och exploateringsutredning.

Nämnden föreslås i övrigt godkänna redovisningen samt uppdra åt kontoret att fortsätta ett fördjupat analysarbete av förslagets olika delar.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Under 2001 och 2002 utarbetades Vision för Söderort som fastställdes av kommunfullmäktige den 2 september 2002. I visionen anges Skärholmens stadsdelsnämndsområde tillsammans med Kungens Kurva som ett av tre geografiska utvecklingsområden. Anledningen till detta är att nya arbetsplatser och bostäder bedöms kunna ge särskilt stora positiva effekter och mervärden för stadsdelsnämndsområdet och dess invånare samt bidra till en långsiktig ekonomisk utveckling. Det finns också en uttalad ambition, bl a från RTK, att arbeta för att området skall utvecklas till en delregional kärna för handel, kultur och rekreation.

Härutöver fick nämnden i samband med beslut om budget för 2003 uppdraget att arbeta för tillkomsten av 20 000 nya bostäder under mandatperioden.

För att påbörja arbetet med utvecklingsområde Skärholmen fattade gatu- och fastighetsnämnden den 10 september 2002 (Dnr 02-511-2470, § 45) beslut om att ge Svenska Bostäder, Stockholmshem, HSB och NCC en tidig

- dock ej geografiskt utpekad markreservation för bebyggelse i Bredäng - Sättra – Skärholmen - Vårberg. Eftersom antalet byggrätter i detta tidiga skede var svårt att uppskatta konstruerades avtalet så att byggherrarna får en procentuell tilldelning av det totala antalet byggrätter som blir aktuellt. Ett samarbetsavtal tecknades också mellan dessa byggherrar, gatu- och fastighetskontoret samt stadsbyggnadskontoret om att genom parallella uppdrag ta fram en förstudie av stadsdelsgruppen.

Program för förstudie

Området är stort såväl befolkningsmässigt som till ytan vilket gör en förstudie omfattande. Kontoret bedömde dock att en helhetsbild som ett första steg var att föredra. I förslag till budget för 2004 konstateras också ” Att arbeta med större delar av staden ger underlag för framtagande av bättre beslutsunderlag och möjliggör en helhetssyn där den nya bebyggelsen bättre kan sättas i ett större sammanhang.”

Ett sammanhållet övergripande arbete är också nödvändigt speciellt som stora infrastruktursatsningar föreslås som snabbspårväg, tvärgående trafikleden Förbifart Stockholm, kraftledningsomläggningar samt gatuavsmalningar. Dessutom finns uppdrag från kommunfullmäktige att utreda förutsättningarna för naturreservat i Sätterskogen.

Uppdraget till de utvalda arkitektkontoren var att redovisa bebyggelse som kompletterar stadsdelarna inom befintlig struktur och genom ny stadsstruktur med omfattande bebyggelse. I programmet slogs fast att kompletteringsbebyggelsen för bostäder och arbetsplatser skall bidra till en långsiktig positiv utveckling.

Förstudien skulle även innehålla underlag för bedömning av fysisk struktur, social utvecklingspotential samt genomförbarhet. Uppdraget skulle formuleras utifrån områdets kvalitet med god tillgång till kommunikationer och service samt det natur- och sjönära läget.

Målsättningen var att den nya bebyggelsen skulle komma att innehålla minst 3 000 lägenheter med tillhörande service, kollektivtrafik och arbetsplatser. Uppdragen visar dock att det finns en betydligt större potential än så för nybyggnation i området.

Härutöver hade arkitektkonsulterna att ta hänsyn till pågående eller planerade insatser i området såsom riktlinjer i samband med återremiss av trafik- och exploateringsutredning för Skärholmsvägen samt direktiv i budget om den samma.

Beslut om förläggning av Nord-Sydliga förbindelser eller Förbifart Stockholm påverkar områdets framtid. Trots att förslag om ev sammanlänkning och överdäckning av E4/E20 inte var ett uppdrag har arkitektkontoren skissat på sådana lösningar.

I uppdraget ingick att presentera förslag som tillvaratar det naturnära läge som stadsdelsnämndsgruppen har genom Sätterskogen och närheten till Mälaren. Det har inte varit ett uttalat uppdrag att presentera bebyggelse på

jungfrulig mark. Samtliga förslag innehåller dock resonemang omkring och idéer på en bebyggelse i natur- och strandnära lägen där argumenten för detta är att det finns olika värden och kvaliteter som måste vägas mot varandra i stadsdelen.

Arkitektförslagen

De tre arkitektkontor som erhöll uppdraget var AIX Arkitekter AB, Arken Arkitekter AB samt Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB

Förslagen finns i sin helhet på stadens hemsida på internet:
www.stockholm.se/gfk/aktuellaprojekt/söderort.

Varje partigrupp i nämnden har också erhållit en uppsättning kompletta förslag. Gat- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt stadsdelsnämnden inbjöds den 11 juni 2003 till ett möte på Vårbergs sjukhem där arkitektkontoren själva presenterade sina förslag.

Ärendet innehåller inga kommentarer till eller analys av de enskilda förslagen, men kontoret har försökt redovisa några av de bärande idéerna i respektive förslag. Kontoret rekommenderar att förslagen läses i sin helhet för att få en rättvisande bild. Arkitektkontoren har gjort ett professionellt arbete med förslag till strukturförändringar för delområden och trafikföringar samt gjort konsekvensbeskrivningar över föreslagna förändringar med inriktning på naturvärden och ekologi.

AIX ARKITEKTER AB

Etappvis utbyggnad av 7 500-8 000 lägenheter.

AIX inleder med att ta upp frågor av principiell karaktär som utveckling av tunnelbanestaden, regionplanens mål för grönstrukturen men samtidigt klara befolkningsökningen, åtgärder i nedslitna ytterstadsområden med nödvändiga investeringar.

AIX gör i sitt förslag en grov uppdelning av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen i begreppen Kulturstad och Naturstad.

Kulturstaden

Kulturstaden innebär en för ytterstaden ny stadsstruktur med Skärholmens Centrum som nod i en större stadsmassa. Genom en komplettering av gatunätet, samt med åtföljande nybebyggelse, sammanbinds Skärholmen med de centrala delarna av Sättra och Vårberg. Strategiska kopplingar i gatunätet integrerar områdena rumsligt och minskar det mentala avståndet mellan stadsdelarna. Skärholmens torg får betydelse för ett större omland. Sättra och Vårberg integreras därigenom med Skärholmen till en större urban helhet. Bredäng bedöms ha egen bärkraft att leva vidare och utvecklas.

Flera stora infrastrukturella insatser krävs och på sikt en överdäckning av E4/E20 så att en stadskärna med hög intensitet och urbanitet utvecklas. I planeringen skall man tillvarata den positiva synergi som Förbifart

Stockholm kan tillföra området. Ny linje för T-banan föreslås - ringlinje Södertörn.

Området kring E4/E20 bör utvecklas kommersiellt från Skärholmen och norrut. En storskaligare satsning bör göras på idrottsprofilen för området, som idrottskluster vid Sätra IP, idrottsgymnasium samt idrottsrelaterade verksamheter. Till Kulturstaden behövs etableringar av offentliga utbildningsinstitutioner.

Bostadsbebyggelse

Bostadskvarteren väster om Skärholmens centrum föreslås förtätas genom påbyggnader och trafikintegrering, motiverat av det centrala läget. Vårberg och Skärholmen sammanbinds genom bostadsbebyggelse på överdäckning av T-banan. Vårbergsvägen smalnas av och bebyggs med bostäder. Ny bebyggd koppling skapas mellan Vårberg och Vårby Gård vid Vårbergs sjukhem.

Skärholmsvägen smalnas av och bebyggelse uppförs vid Sätra centrum och längs vägen. Sätra Bollplan bebyggs och en gatukoppling öppnas i korsningen Skärholmsvägen-Björksätravägen och Kungssätravägen. Området mellan E4/E20 och Skärholmsvägen struktureras i ett gatunät med arbetsplatser mot E4/E20 och bostäder närmast Skärholmsvägen.

Bostäder uppförs i Bredängs centrum längs Bredängs Allé.

Gaturum

Den nya bebyggelsen i Kulturstaden syftar till att stödja de olika delarnas integration genom raka, gena gatudragningar och tydliga gaturum. Ett antal säckgator knyts samman till ett gatunät och vissa gång- och cykelvägar ersätts av gator för att öka finmaskigheten i gatunätet. Stora allmänna p-däck undviks. Parkeringen löses i första hand inom det egna kvarteret eller som kantstensparkerings. Biltrafik och parkering genererar strömmar som bör utnyttjas trygghetshöjande och som underlag för kommersiella etableringar.

Naturstaden

Naturstaden omfattar de västra delarna av Bredäng, Sätra och Vårberg. Här är syftet mer att identifiera och förstärka de kvaliteter som finns. Strategiska gatuförändringar föreslås som avsmalningar, kantstensparkering och trädplanteringar. Två bostadsalternativ presenteras.

Bostadsbebyggelse Alt 1

Nybebyggelse uppförs på frigjord mark av den avsmalnade Vårbergsvägen, vid Ekholmsvägen och Björksätravägen. Nybebyggelse föreslås också längs ensidigt bebyggda vägar som Ålgrytevägen, Vårholmsbackarna, Örnsätrabacken m fl med flerbostadshus och/eller småhus.

Campingplatsen flyttas och bebyggs med tät låghusbebyggelse.

Sätraskogen föreslås bli naturreservat. Naturreservatet föreslås utvecklas till en delregional resurs och tydliggöras med entréer och en medveten satsning på en parkstruktur. Sätraskogen ingår i Ekerökilen och skulle med en ekodukt över E4/20 vid Kungens Kurva, utgörande en spridningskorridor, sammanbindas med Bornsjökilen.

Båtklubbar, camping och stall skall fortsatt kunna verka i området. Stallet föreslås pga allergirisk flyttas till området för befintlig ridanläggning på den uppfyllda marken väster om vattentornet. Bredängs camping samnyttjas med båtuppläggningsplatsen och Sätra varvs ängar används för tältning.

Bostadsbebyggelse enligt alternativ 2

Detta alternativ anger ett ökat boende i Sätraskogen som bygger på antagandet att fler människor skulle lockas att bo kvar/flytta in i området med ökad trygghet och stabilitet som följd. Förslaget redovisar att den resursförstärkning till området som det innebär skulle också ge ökat underlag för kulturell, social och kommersiell service. Bebyggelsen placeras i övergången mellan skog och öppen mark, vilket innebär att öppna dalbottnar och bergshöjder lämnas obebyggda.

Två principer visas; *Första principen*: Huvudstråken Alsättravägen, Skärholmens Gårdsväg och Sättravarvsvägen samt Stora Sällskapet Stig får något av bruksgatukaraktär då de kantas av villa- och parhuskvarter. Kvarteren samlas runt en village-green, en kvartersgemensam allmänning.

Andra principen exemplifieras av smala bostadshus, som innebär naturomgärdade hus i slänt utefter en smal skogsgata. Varje byggnad rymmer 3-4 lägenheter. AIX framför att bebyggelsen lämpar sig för västläget i Skärholmsdalgången och platån ovanför Sättrabadet m fl. Kolonilotterna i Skärholmsdalen utformas som en del i dalstråket. Båtuppläggningsplatsen vid Sätra varv begränsas till att omfatta de egna båtarna. Bredängs camping lämnas intakt.

Konsekvenser för friytestruktur och biotoper samt friytestruktur och sociotoper redovisas i utredningen.

Nya mötesplatser kan uppstå som är viktiga för området, speciellt Skärholmens sportpark vid Sätra och nya Vårbergsallén mellan Skärholmen och Vårberg. Mycket stor betydelse skulle överdäckningen av E4 ha för klustret Skärholmen-Kungen Kurva som regional mötesplats, både inom- och utomhus.

Kulturhistoria, trygghet mm

I den fortsatta planeringen skall hänsyn tas både till äldre agrara miljöer, resterna av varvsbebyggelsen som de nyare 60- och 70-talsmiljöerna. Förslaget förändrar grannskapsplaneringens struktur i viss mån genom de gatukopplingar som behövs för utvidgningen av kärnområdet Skärholmen och för skapandet av trygga utemiljöer.

Planprocess, genomförande m m

En strukturförändringsprocess anses nödvändig för området. Ett deltagande i frivilligorganisationer och i planeringsprocessen anses viktigt för demokratin. ”Man kan bygga på grönt men man kan även bygga grönt... Det handlar om att utveckla kontakterna mellan stadsdelarna och sträcka ut centrums positiva effekter med gator och fler attraktioner som Sportparken vid Skärholmsdalens mynning. Här kopplas även den utsträckta stadskärnan direkt till det andra stora stadsdelsvärdet – Sätmaskogen, med början i Skärholmsdalen”.

Förslaget innehåller både enkla och relativt billiga lösningar (bebyggelse vid ensidigt bebyggda gator) som komplicerade och dyra (överdäckningen mot Kungens Kurva). Som en startpunkt föreslås området runt Sättra bollplan med kopplingar mot Skärholmen och Sättra.

Bebyggelsen i förslagen har även delats upp i kort och lång sikt. På kort sikt, 5-10 år, bedöms ca 4000 lägenheter kunna tillskapas, och på lite längre sikt ytterligare 3000-4000. Förslaget som innebär bebyggelse i Sätmaskogen innehåller ca 1000 lägenheter. Detta vill säga ett tillskott om mellan 7500 – 8500 lägenheter till år 2030.

ARKEN ARKITEKTER AB **6 000 lägenheter och 6 000 nya arbetsplatser**

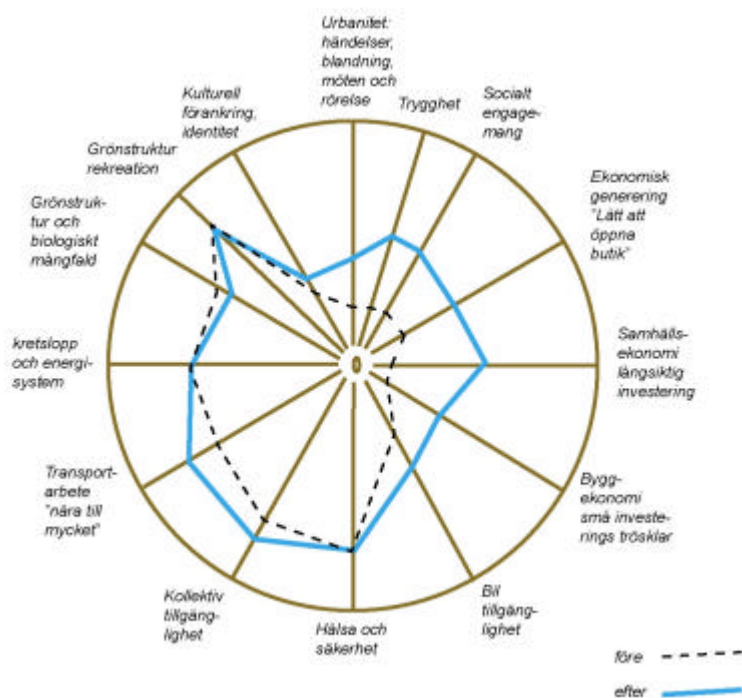
Arken Arkitekter anser att man först skall välja stadstyper och bebyggelsekaraktär för att bestämma områdenas framtida profil. Man varnar för att bygga mer förort, än mer ”suburbia”, utan vill att staden skall välja den klassiska nordiska småstaden och trädgårdsstaden. ”Den europeiska stadstypen har i norden en grön halvtät karaktär som är tät nog för att ge urbana kvalitéer men den har också genom sin grönhets kapacitet för ekologiska lösningar... den nordiska staden och kontakt med vatten och natur ligger fast rotade i våra drömmar ...”

Arken föreslår att stadsdelsnämndsområdet omdanas så att både vattenkontakt, grönska och småstadens intimitet kombineras. En småskalig bebyggelse av den efterfrågade varan innerstad/småstad kan lätta trycket på innerstaden - och även pristrycket om husen hålls enkla och likaså tröskelinvesteringarna. Eftersom infrastrukturen finns på plats så kan ett byggande i liten skala påbörjas omgående. Områdets historia bör tas tillvara och synliggöras där sådan återstår.

Arken presenterar sex olika delområden, ”zoomer” med mer ingående geografiska redovisningar där byggandet kan ske i både stora och små steg. Omdaning bör börja vid kanterna och sen växa inåt mot centrum för att ge synliga effekter redan från början.

Zoom-områdena är Bredäng, Sättra varv, Skärholmsvägen, stadsbryggan Kungens Kulle, Skärholmsdalen samt Vårberg. Huvuddragen för dessa är att stadsdelarna skall knytas samman, torgbildningar skall tillkomma och ett finmaskigare trafiknätverk som fördelar den lokala trafiken ut över flera gator.

Arkitektkontoret har tillsammans med Ekologigruppen AB konstruerat värderosor för samtliga dessa zoomer för att ge en bild av dagens situation och vad ny bebyggelse får för total effekt inom respektive område.



Värderosor mäter eller anger graden av social, ekonomisk, ekologisk och fysisk bärkraft.

Bostäder och arbetsplatser

Småskalig bebyggelse föreslås in emellan stora och glesa kvarter som formar nya kvarter och skapar mindre grannskapsenheter. Förslaget innehåller 180 nya och olika stora kvarter med gator runt om.

Ålgrytevägen i Bredäng föreslås få kompletterande bebyggelse längs Stora Sällskapets väg och Bredängs Allé som kopplar befintlig bebyggelse till en kvartersstruktur. Bredängs centrum får en mer urban inramning med bebyggelse även på västliga sidan och en ökad kontakt med parkrummet. Bebyggelse för verksamheter föreslås mellan T-banan och Stora Sällskapets väg. Villabebyggelse föreslås i norra delen av Bredäng som sammanväver stadsdelen med Mälarhöjdens villastad.

För att öka kontakten med vatten och för att ge Skärholmen en känsla av Mälarstad, i motsats till miljonprogram, föreslås någon eller några utposter av bebyggelse vid vattnet där också kollektiva båttransporter kan etableras. Ett förslag är Sätra varv där två alternativ föreslås.

I alternativ 1 byggs varvet med en klättrande och lågskalig bebyggelse för bostäder och viss andel lokaler. I alternativ 2 begränsas bebyggelsen till varvets nuvarande utbredning. "Varvstorget" utformas för en hållplats i färjelinje samt en busshållplats för att öka tillgängligheten till

”hamnstaden”. Hamnstaden skall ges en allmän och tillgänglig karaktär med varierad, kvalitativ bebyggelse och ett varierat innehåll och blir då ett viktigt utflyktsmål för Skärholmsborna.

Björksätravägen, Sättragårdsvägen och Örnsätrabacken kompletteras med ny småskalig bebyggelse.

Skärholmsvägen omformas/avsmalnas till Sättra Allé med ny bebyggelse i kvartersformer. Eksätravägen parallellt med nya Sättra Allé läggs igen och därmed frigörs ytterligare mark.

En bred ”brygga” av stads kvarter föreslås koppla samman Skärholmen och Kungens kurva, och bebyggelse och gatunät fokuseras mot den kulle ”kungens Kulle” som ligger i områdets mitt. Sättra industrikvarter omdanas stegvis för post-industriella verksamheter, inblandade med bostäder och service. Ett långtorg kopplar Sättra centrum till nya Sättra Allé och vidare ner mot den planerade gångbron till Smista/Segeltorp.

Bebyggelse som formar sig till hyllor eller bryggor föreslås längs norra sidan av Skärholmshöjden, från Skärholmsvägen fram till Skärholmens Gårdsväg. Vidare föreslås nybebyggelse längs Ekholmsvägens västra del.

I Vårberg föreslås att en småskalig bebyggelse tillkommer mellan storskalig bebyggelse för att forma nya och mindre kvarter. En mer koncentrerad bebyggelse föreslås vid Vårbergs sjukhem, och på Vårbergstoppens södra och sydöstra sida som formar en länk mot Vårby Gård. Gränder knyter Vårbergstoppens nya ”klättrande” bebyggelse ner mot Lammholmsbacken och Svanholmsvägen. Vårbergstorget kompletteras med bebyggelse i ett stråk västerut mot Söderholmsskolan och ner mot Mälaren.

Förslaget bedöms kunna ge ca 6000 lägenheter och 6000 nya arbetsplatser.

Trafik

Trafiken föreslås få en mer silande karaktär och gaturummet gestaltas för att inte inbjuda till höga hastigheter genom bebyggelse, trädplaneringar, rondeller etc. De stora lederna omvandlas till mindre gator och hastigheten bedöms därmed kunna sänkas.

Skärholmsvägen blir nya Sättra Allé. Trafiken på gamla Skärholmsvägen leds över det omdanade industriområdets gatunät. T-banan vid Sättra centrum föreslås däckas över. Bredängs Allé förses med mittremsa med trädplantering.

Smistavägen förlängs norrut och till ett långtorg och ges en koppling till en eventuell Förbifart. Vårbergsvägen görs om till stadsgata och kopplas österut mot Smista Allé. Bullervallar föreslås för att skärma av buller från E 4/E20.

Vissa p-däck föreslås vara kvar, varje kvarter skall klara sin parkering, men ingen parkering bör läggas ”i ansiktet på grannarna”.

Nytt busstråk föreslås från Skärholmen mot Bredäng via Sätra varv. En färjelinje föreslås också få en hållplats vid Sätra varv.

Miljö och rekreation

Områdets närhet till vatten utnyttjas och utvecklas i förslaget. Där bebyggelse inte kommer ner till stranden föreslås att vatten tas upp till stadsdelarna. För att stärka Mälarstadsprofilen kan dammar och bäckar skapas av pumpat vatten från Mälaren samt dagvatten.

Gröna korridorer fogas till en genomtänkt grön struktur för hela stadsdelsnämndsområdet. I alternativ 1 för bebyggelse i Sätraskogen föreslås gröna korridorer säkras genom breda genomsläppliga stråk. I alternativ 2 begränsas bebyggelsen till varvet och det stora gröna stråket lämnas orört.

Omfattande trädplanteringar längs alléer och i det nya föreslagna gatunätet tillkommer.

Ridstallet föreslås vara kvar eller flyttas till befintlig ridanläggning väster om vattentornet.

Vårbergstoppens norrsluttningar är viktiga för lek, vintersporter, amfiteatern för musik och teaterföreställningar, etc.

Båtuppläggning integrerad i båtvarter prövas för att behålla den marina stämningen.

Mellan Sätra idrottsplats och ställverket skapas ett nytt sporttorg med en ny stor sportarena och idrottsgymnasium, vilket förstärker Sätras sportprofil.

BRUNNBERG & FORSHED ARKITEKTKONTOR AB

3 200 lägenheter

Brunnberg och Forshed inleder med en områdesbeskrivning och en problembild innan de presenterar sitt förändringsförslag som består av fyra huvudteman eller etapper.

Huvudtema 1: "Från hus i parkering till hus i park" innebär en strategi för fullfölja det ursprungliga plankonceptet för stadsdelarna där en av de viktigaste förbättringarna är att grönöra gårdar, komplettera platsbildningar och gaturum med träd, häckar och andra rumsskapande volymer.

Huvudtema 2: "Från skogsmark till kulturlandskapspark" beskriver idéer för hur natur och bebyggelse kan blandas och smälta in i varandra. Det omfattar både en uppgradering av bostadsnära parker och byggande i natur- och sjönära lägen, sistnämnda för att skapa nya spännande miljöer samt ökad tillgänglighet till naturlandskapet med inslag av bostäder och aktiviteter.

Huvudtema 3: ”Från landsväg till stadsgata” och innehåller förslag om omdanat gaturum och en ny utformning av Skärholmsvägen. Förutsättningen är utförandet av ett antal platsbildningar i gaturummet (cirkulationsplatser) som är hastighetsdämpande och trafikfördelande, och gör att Skärholmsvägen kan ändras till en lokalgata med bebyggelse.

Huvudtema 4: ”Något att skryta med” med uppslag om enskilda utropstecken som skall bidra till att allmänt öka intresset för stadsdelen, och även områdets attraktion. Aktiviteten skall utgöra ett dragplåster till området, det kan vara kommersiellt, vetenskapligt, kulturellt eller sport- och idrottsrelaterat.

Bostäder och arbetsplatser

Förslaget till nya bostäder i stadsdelsnämndsområdet bygger dels på idéer om lätta, glasade påbyggnader av befintliga lamellhus samt upprustning av entréer och portar, dels på en ”gluggbebyggelse” i bra lägen. Ökad trygghet i bostadsområdena har blivit allt viktigare och arkitektkontoret anger att förtätning med bostäder därvid är en viktig faktor. Centrumanläggningarna föreslås kompletteras med mer bostäder för att tillföra centrum mer aktiviteter samt för ökad trygghet.

Stadsdelarnas centra skall vara attraktiva ”skyltfönster” för området och kompletteras med mindre verksamhetslokaler. Bredängs centrum som är slutet föreslås vändas utåt för att öka attraktiviteten.

En utsiktsväg med småskalig bebyggelse föreslås som sammanbinder Ålgrytevägen i öster med Sättragårdsvägen i väster. ”Ett band av hus byggs längs en väg uppe på en bergsrygg, underordnad landskapet men placerade så att sikten ut mot vattnet inte skymms”. Likaså föreslås bebyggelse med attraktiva bostäder och viss del lokaler vid Sättra varv som därmed föreslås omdanas till Sättrahamn. Hamnområdet avses bli en lokal attraktion och öka tillgängligheten till naturlandskapet och Mälaren. För att motverka den lokala segregationen och gynna lokal boendekarriär föreslås blandade upplåtelseformer, dvs både hyresrätter och bostadsrätter samt även mindre lägenheter. Utsiktsvägen föreslås förses med en busslinje.

Nuvarande Skärholmsvägen görs om från landsväg till en stadsgata med ny bebyggelse, kantstensparkering samt garage under gårdar. Området har centralt läge med goda kollektiva kommunikationer.

Förslaget omfattar ett totalt tillskott ca 3200 lägenheter var av utsiktsvägen utgör 1000 av dessa.

Trafik

Befintlig gatustruktur föreslås bibehållas i huvudsak, men tydliga trafikplatser (cirkulationer) byggs för att sprida trafikflödet och dämpa hastigheterna.

Förslaget vill göra en klar uppdelning av regional och lokaltrafik för att öka tydligheten och göra området mer överskådligt. För detta bör trafikplats

Kungens Kurva byggas om och ett ”spänne” över E4/E20 föreslås som förbinder Skärholmens centrum med Kungens Kurva.

Skärholmsvägen byggs om till stadsgata med hus efter norra sidan och en vegetationsridå för att avskärma industriområdet. Förslaget baseras på en ny trafiklösning vid Bredängsmotet med en cirkulationsplats som ansluter Murmästarvägen och en sydlig påfartsramp till E4/E20.

Regionala gång- och cykelstråk presenteras liksom en justering i sträckningen av spårväg syd så att även Sätra och föreslagna bostäder vid ”Utsiktsvägen” och ”Sätrahamn” får bättre kollektivtrafikanslutning.

Parkeringen föreslås företrädesvis ske genom kantstensparkering längs gatorna.

Miljö och rekreation

Befintliga parkeringsplatser vid de stora lamellhusen i Bredäng m fl görs om till bostadsgårdar med stort inslag av vegetation. Förslaget innehåller också en omfattande trädplanering i anslutning till att gatunätet omdanas eller nybyggs. Ett grönt skydd skapas mot industrimark och E4/E20.

Kulturlandskapspark lanseras som en idé för Sätreskogen med upprustade parker, vattenflöden som återskapas i dalgångarna samt stora möjligheter för rekreation och naturupplevelser. Förslag om hyresrätter/bostadsrätter i grönområden påverkar utformningen av kulturlandskapsparken och innebär intrång i grönmark, men ger enligt förslaget också möjlighet till integration och boendekarriär inom det egna stadsdelsnämndsområdet.

Förslaget innebär en samlokalisering av varvet och den befintliga campingplatsen, där båtuppställningsplats arrangeras vintertid på campingen.

Ett ekologicentrum lokaliserat i vattentornet förespråkas under rubriken något att vara stolt över.

Kontorets förslag till fortsatt arbete

Materialets omfattning volymmässigt, geografiskt och tidsmässigt gör att ytterligare frågor kring möjlig bebyggelse, trafikanalyser, ekonomiska konsekvenser samt analys av inverkan på områdets grönstruktur måste göras och vägas mot varandra.

Kontoret samarbetar också med stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen för att ta fram riktlinjer för hur materialet skall presenteras och kommuniceras med medborgarna.

Nu pågående projekt i stadsdelen kommer att följa redan fastställda tidplaner. Uppdraget att bygga 20 000 bostäder i Stockholms stad kommer också kräva att markanvisningar görs utan att det samlade utvecklingsprogrammet är klart. Ett första ärende om markanvisning planeras därför redan under hösten 2003.

Utgångspunkten för de parallella uppdragen är att stimulera en positiv utveckling och tillväxt för stadsdelen. Mot bakgrund av detta är det viktigt att de markanvisningar som tas fram blir attraktiva och därmed kan fungera som draghjälp för områdets långsiktiga utveckling. Den utredning om betalningsviljan i Söderort som Temaplan utförde åt kontoret under hösten 2002 underströk särskilt vikten av att bygga goda bostäder i goda lägen för att bidra till tillväxt och stabilitet i områden med låg betalningsvilja.

Kontorets ambition är också att göra en analys över integrationsaspekter kopplat till det fortsatta arbetet..

Skärholmsvägen

Skärholmsvägens framtida funktion och gestaltning är en nyckelfråga i de tre parallella arkitektförslagen och en inriktning behövs inför kontorens fortsatta utvärderingsarbete.

Gatu- och fastighetsnämnden har, efter en genomförd trafik- och exploateringsutredning för Skärholmsvägen återremitterat kontorets förslag; att fortsatt arbete skulle inriktas på avsmalning av och bebyggelse på befintliga Skärholmsvägen som samtidigt skulle omdanas till normal tvåfältig huvudgata med esplanadkaraktär; hus, gång- och cykelbanor, trädplantering jämte kantstensparkering och med hus efter båda sidor. Vid återremissen 2002-04-16 har nämnden anfört att kontoret får i uppdrag att utreda området utifrån en högre andel bostäder i bebyggelsen längs Skärholmsvägen och en högre exploateringsgrad, etappvis utbyggnad och att en flytt av Skärholmsvägen är angelägen.

I stadens budget för år 2003 med inriktning för 2004 och 2005 anges att gatu- och fastighetsnämnden utreder förutsättningar för omdragning av Skärholmsvägen enligt Ytterstadssatsningens förslag som därmed medger tillskapande av 3000 nya lägenheter.

Skärholmsvägen i de parallella uppdragen

Uppdragstagande arkitektkontor har som programförutsättningar haft gatu- och fastighetsnämndens och fullmäktiges uppdragsformuleringar. Samtliga inlämnade förslag baseras dock på att en huvudgatufunktion längs nuvarande Skärholmsvägen skall finnas kvar i framtiden men att gatan bör omdanas till "Sätra Aveny" med smalare sektion och bostadshus längs sträckan. En smärre avvikelse gäller AIX-arkitektkontor som föreslår att huvudgatufunktionen för berörda stadsdelar tas över av Eksätravägen som breddas och eventuellt även nyttjas för Spårväg Syd mellan Sätra och Skärholmen. Samtliga förslagsställare anser att Sätra-Bredängs arbetsområde bör förses med nya anslutningar (bl.a. för Murmästarvägen) såväl mot Bredängs trafikplats som längre västerut. Dessa nya anslutningar innebär att Skärholmsvägen avlastas från industritrafik och får en mer renodlad uppgift som huvudgata för befintliga och nya bostäder i området.

AIX och Arken föreslår att Skärholmsvägen med nya exploateringar och lokalgator arrangeras som kvartersstrukturer, liksom i innerstaden.

Stadsmässighet och flexibilitet uppnås i trafiknätet samtidigt som trafiken fördelas på en större gatuareal. Förslaget från Brunnberg & Forshed innebär en måttfullare omstrukturering genom att bara korridoren närmast Skärholmsvägen föreslås göras om.

Kontorets förslag till inriktning för fortsatt utvärdering

Inkomna arkitektförslag till utveckling inom Skärholmens stadsdelsnämndområde baseras på att Skärholmsvägen i huvudsak kvarliggert i befintlig korridor men omdanas till "Boulevardgata" av innerstadstyp med hus, träd, GC-banor och parkering. Detta avviker från Ytterstadssatsningens förslag som baseras på att en ny Skärholmsväg byggs längs E4/E20 och att den befintliga Skärholmsvägen stängs för genomfartstrafik och bebyggelse uppförs. Arkitektförslagen innebär också önskemål att förbättra åtkomligheten till Bredäng-Sätra arbetsområde genom modifieringar av Murmästarvägens anslutningar i öster och väster.

För att kunna fortsätta utvärderingen av de tre förslagen föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut om förändrad trafiksstruktur så att Skärholmsvägen kan ligga kvar men omdanas till stadsgata efter någon av de principer som redovisas av de parallella uppdragstagarna.

En översiktlig kalkyl för förändrad trafiksstruktur och flytt av Skärholmsvägen gör att Skärholmsvägens exploatering uppskattningsvis uppgår till ca 250 mnkr och intäkter på 130 mnkr. Detta är baserat på en BTAyta på 100 000 m², vilket motsvarar ca 1200-1300 lägenheter beroende på lägenheternas sammansättningar.

Nämnden föreslås godkänna denna redovisning som svar på uppdrag utdelat av nämnden vid återremissen 2002-04-16 rörande Skärholmsvägens trafik- och exploateringsutredning.

SLUT

|