



STADSBYGGNADS
KONTORET

Samrådshandling

Områdesprogram för
Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg
2006-04-03



Innehåll

I	Inledning	3
	Bakgrund	
	Syfte	
	Läsanvisning	
	Regional utvecklingsplan, Rufs 2001	
	Översiktsplanen, vision 2030 och områdesplanering	
	Kommunala utredningar för området	
	Framtida möjliga utvecklingar av området	
II	Området idag	6
	Historik	
	Befolkning	
	Upplåtelseformer och ägande	
	Trafik	
	Arbetsplatser och service	
	Teknisk försörjning	
	Skolor och förskolor	
	Grönstruktur	
	Naturvärden	
III	Stadsbildsanalys	14
	Huvudstruktur	
	Entréer	
	Barriärer	
	Programområdets karaktärsdrag	
	Samband - stråk	
	Målpunkter	
	Strategiska utvecklingsfrågor	
IV	Förslag	20
	Målsättning	
	Naturreservat	
	Vägar och spårvägar	
	Ny bebyggelse	
	Parkering	
	Framtida utvecklingsbehov för för skola, grundskola och gymnasium	
	Delområdesbeskrivningar	
V	Konsekvenser	28
	Miljöredovisning	
	Integrationskonsekvenser	
	Barnkonsekvenser	
VI	Fortsatt arbete	43
	Tidplan	
	Genomförande	
	Medverkande	
	Foton och illustrationer	

I Inledning

Programområdet omfattar de fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg med Sätterskogen som gemensamt större grönområde.

Bakgrund

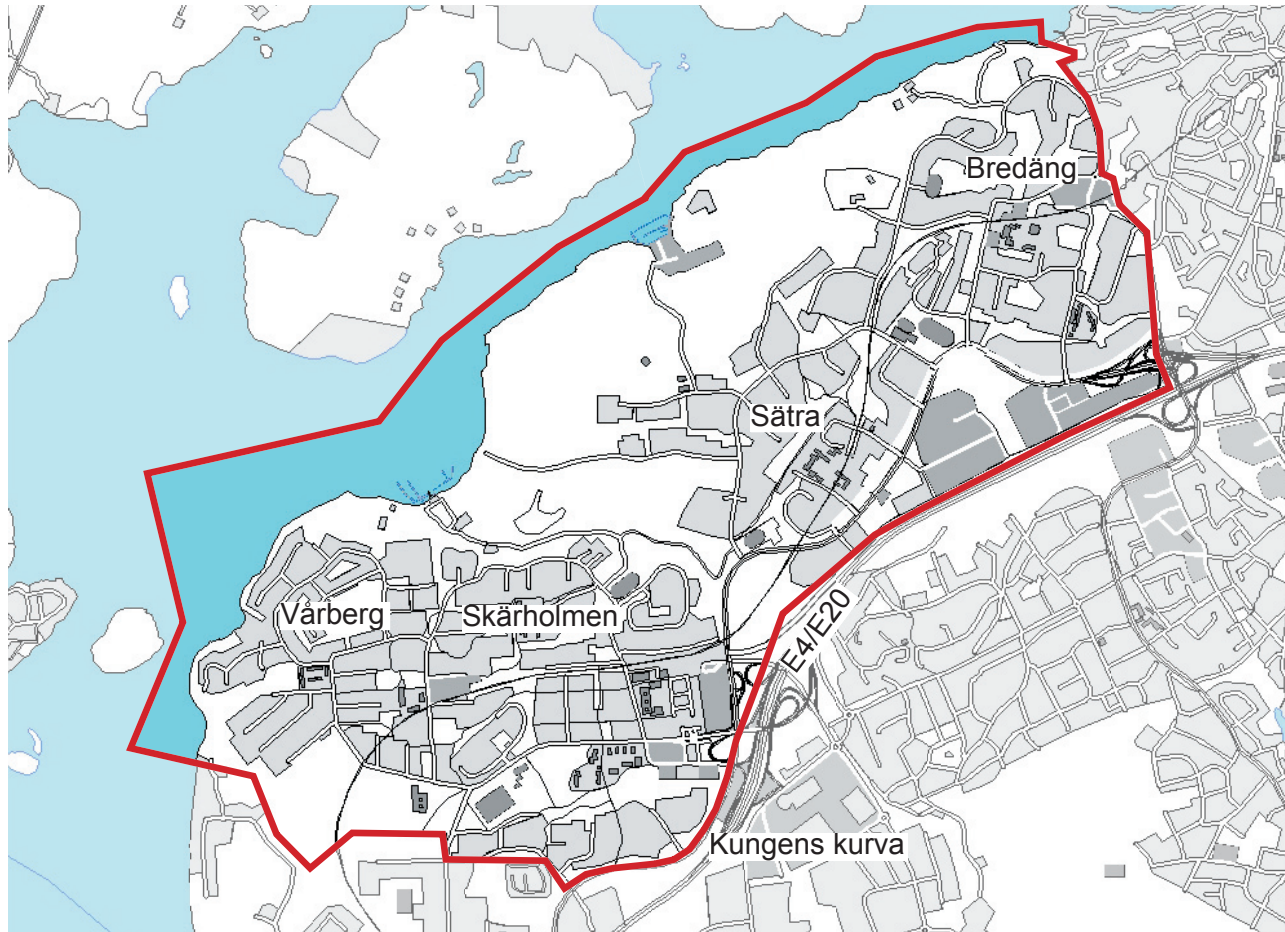
Stadsbyggnadsnämnden beslutade i maj 2004 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till områdesprogram för området. I programmet ska förutsättningarna för områdets utveckling redovisas genom förslag till ny bostadsbebyggelse, utveckling av verksamheter samt utbyggnaden av ny eller ombyggd infrastruktur.

Parallellt med områdesprogrammet tas ett förslag till naturreservat för Sätterskogen fram enligt beslut i kommunfullmäktige 1997.

Syfte

Syftet med områdesprogrammet är att ange planeringsinriktning för en utveckling av området på nivån mellan översiktsplan och detaljplan. Översiktsplanen anger markanvändningen i stor skala med ställningstagande till förtätningsmöjligheter för olika typer av markanvändning på en generell nivå. Detaljplanen anger den konkreta byggrätten till form, volym och karaktär.

Områdesprogrammet har till syfte att i första hand ange ramarna för områdets utveckling samt behovet av nya infrastruktursatsningar. Förtätningar och kompletteringar inom befintlig bebyggelse tillkommer därutöver antingen som ett resultat av en fördjupad översyn eller i en kontinuerlig process efter initiativ av staden, privata fastighetsägare eller byggföretag.



Programområdet

Läsanvisning

Programmet är indelat i sex delar. Efter denna första del med inledning, kommer del två som kortfattat beskriver områdets förutsättningar, hur området ser ut idag. Del tre innehåller en stadsbildsanalys med en beskrivning av områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. I del fyra presenteras förslag till ny bebyggelse och infrastruktur. Platser lämpliga att bebygga redovisas med exempel på typ av bebyggelse. Del fem redovisar miljökonsekvenser, integrationskonsekvenser och barnkonsekvenser av föreslagna förändringar och del sex behandlar fortsatt arbete och genomförande.

Programmet ska i första hand svara på frågan *var* det ska byggas. Svaret på frågan *hur* besvaras i detaljplaneringen för varje delområde. Förslag till typ av bebyggelse redovisas i programmet på ett schematiskt sätt för att en ge en vision av möjlig bebyggelse och underlätta förståelsen av förslaget.

Utredningar som utgör underlag

Parallella konsultuppdrag av AIX arkitekter, Arken arkitekter och Brunnberg Forshed arkitekter.

Programhandling trafiknät- utredningsfas av WSP Samhällsbyggnad.

Strategisk miljöbedömning av stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen Stockholm.

Regional utvecklingsplan, RUFS 2001

I den regionala utvecklingsplanen 2001 för Stockholmsregionen, RUFS 2001, är de centrala delarna av Stockholm och sju regionala kärnor markerade som områden med goda förutsättningar för tillväxt. Skärholmen-Kungens Kurva är ett sådant område och programmet har påverkats i utformningen av närheten till det regionala kärnområdet. Staden bedriver tillsammans med Huddinge, i en gemensam projektorganisation, ett programarbete för kärnområdet för att ge förutsättningar för dess utveckling.

En vägutredning, Förbifart Stockholm, var på samråd under sommaren 2005. Den innehöll två alternativ till vägdragning, ”Diagonal Ulvsunda”, som ansluter till Västertorpsmotet samt ”Förbifart Stockholm”, som ansluter till Skärholmens trafikplats. Vägverket bearbetar just nu remissen för att ta ställning till vilket alternativ som ska förordas. En eventuell anslutning till Skärholmens trafikplats kommer endast marginellt att beröra området då förbifarten föreslås gå i tunnel under området.

Översiktsplanen, vision 2030 och områdesplanering

Stockholms gällande översiktsplan, Öp 99, antogs av kommunfullmäktige 1999. Strategin i Öp 99 är att bygga staden inåt. Det innebär att återanvända redan exploaterad mark, samtidigt som Stockholms karaktär och grönstruktur bevaras och utvecklas. För ytterstaden innebär strategin att bygga i goda kollektivtrafiklägen, utveckla attraktiva knutpunkter samt komplettera för lokala behov.

Strategin för stadsbyggandet – att bygga staden inåt gäller även för Vision Stockholm 2030. I Visionen beskrivs förutsättningarna för att Stockholm växer med 150 000 nya invånare fram till år 2030. En av strategierna i Vision Stockholm 2030 är att ytterstaden har stora möjligheter att kompletteras med nya bostäder och arbetsplatser. Det är också i ytterstaden som många infrastruktursatsningar kommer att ske.

Som ett led i det fortsatta arbetet med Öp 99 och Vision 2030 har stadsbyggnadskontoret påbörjat en utveckling av områdesplaneringen, dvs hur planering på nivå mellan översiktsplan och detaljplan, ska bedrivas. Det är tydligt att många av de förändringar Stockholm, och då i synnerhet ytterstaden, står inför inte endast kan hanteras genom detaljplaner för enskilda projekt samtidigt som översiktsplanens strategi och innehåll i många fall ligger på en

för övergripande nivå för att vara ett fullgott stöd i detaljplanearbetet. Områdesplanering har visat sig vara en lämplig nivå att hantera många av de frågor som staden har att lösa.

I beslutet till inriktning för Stockholms översiktsplanering som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 24 november 2005, lyfts utvecklingen av områdesplaneringen fram som en av kontorets viktigaste arbetsuppgifter.

Kommunala utredningar för området

Stadsdelarna i sydväst är en viktig resurs för staden i flera avseenden och de har därför varit föremål för flera utredningar.

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

Gatu- och fastighetskontoret gjorde 2001 en trafik- och exploateringsutredning för Skärholmsvägen. Den anger fyra olika grader av exploatering och förändringar av trafiken på Skärholmsvägen. Gatu- och fastighetsnämnden återremitterade utredningen 2002-04-16 med uppdraget att pröva en etapputbyggnad av Skärholmsvägen och en högre exploateringsgrad av området.

Staden har 2002 tillsammans med Huddinge kommun och Regionplane- och trafikkontoret tagit fram en sträckningsstudie för snabbspårväg från Älvsjö via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva till Flemingsberg. En utvidgad studie för sträckan Smista - Kungens Kurva har utförts 2005 tillsammans med SL.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med dåvarande gatu- och fastighetskontoret låtit tre konsultgrupper under ledning av Arken arkitekter, Aix arkitekter och Brunnberg & Forshed arkitekter, göra varsin förstudie för områdets utveckling. Arbetet utfördes under vintern 2003 och har legat till grund för de diskussioner som fört fram till detta förslag. Av de parallella uppdragen är AIX förslag det som bäst stämmer med förslagets avgränsning mot naturreservatet.

Framtida möjliga utvecklingar av området

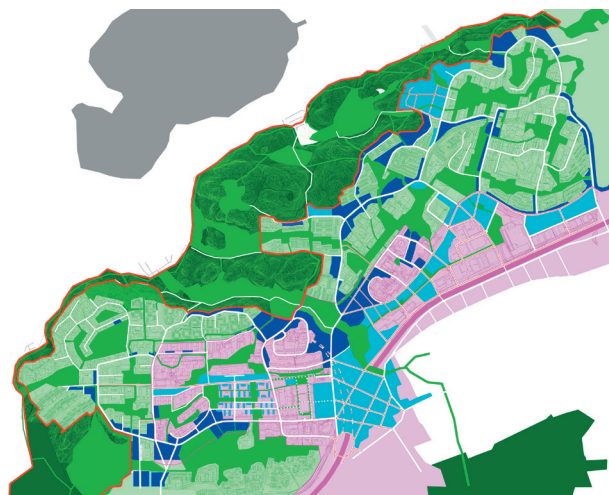
Stockholm och Stockholmsregionen fortsätter att utgöra en attraktiv tillväxtregion i Sverige. Stockholm stad planerar att ta en stor och aktiv del av Stockholmsregionens förväntade expansion.

Med stadens målsättning att bygga staden inåt betyder det att den största utbyggnaden initialt sker centralt i närförorterna. I nästa fas flyttas utvecklingen utåt. Frågan är vilken del som Skärholmen stadelsnämndsområde skall spela i denna utveckling.

Områdesprogrammets förslag utgör ramen för utvecklingen. Vi menar att programmet långsiktigt garderar områdets stora värden samtidigt som det ger förutsättningen för fortsatt utveckling.

Utvecklingen efter områdesprogrammet kan ta två alternativa vägar. I första alternativet sker endast en marginell utbyggnad utöver områdesprogrammet. Den befintliga bebyggelsen rustas och förbättras och de existerande boendevärdena tas till vara. Detta alternativ innebär att områdets andel av regionens utveckling stannar av efter en inledande utbyggnad de första 10 åren.

I andra alternativet följs utbyggnaden av områdesprogrammets förslag av en intensiv förtätning med en stor blandning av bebyggelse typer och innehåll. De stora rekreativa värdena tas till vara och utbyggnaden sker i första hand längs vägar, på kvartersmark och på överdäckningar på tunnelbanan. Den kraftiga utbyggnaden ger underlag för en ökad servicetäthet och flera attraktiva urbana rum att vistas och röra sig i. På så sätt tillförs området nya kvalitéer som traditionellt hör till den täta staden.



Förslag från AIX arkitekter

II Området idag

Historik

De fyra stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg planerades och byggdes under 1960-talet enligt tidens planeringsideal. En generalplan för Bredäng och Sättra togs fram 1960 och tre år senare beslutades om generalplanen för Skärholmen och Vårberg.

I stadsdelarnas centrum kring tunnelbanestationen placerades butiker, skolor, bibliotek och kyrka. Hyreshusen lades i en 500 meters radie från stationen och längre ut byggdes radhus och villor. Moderna, välutrustade och rymliga bostäder byggdes, ofta med goda solförhållanden och fin utsikt.

Bilen var en viktig del i planeringen och tankarna om trafikseparering och -differentiering, med huvudleder, matargator och planskilda gång- och cykelstråk var framträdande. Stora ytor anlades för parkeringsplatser.

Karaktéristiskt för områdena är den kuperade terrängen, med dalgångar och bergspartier som styrt utformningen av bebyggelsegrupper och vägar. I dalgångarna skapades sammanbindande parkstråk med gångvägar. Topografin ger många lägen med utsikt över dalgångar och Mälaren.

Mellan bebyggelsen och Mälaren utgör Sätterskogen ett värdefullt rekreationsområde med motionsspår, badplatser mm. Sydost om bostadsområdena bildar verksamhetsområden en skärm mot trafiken på E4/E20.



Sättra



Fritidsaktiviteter



Bredäng

Bredäng

Bredäng började byggas 1962. Svenska Bostäder byggde huvuddelen av bostäderna. I området eftersträvades en enhetlig, sammanhållen karaktär, där de relativt glest ställda skivhusen i 8-9 våningar enligt konceptet hus i park utgör den mest karaktäristiska delen.



Bredäng

Sätra

Sätra byggdes 1964-68 med Stockholms första inomhuscentrum. Stockholms hem var den största byggherren och stod för ca hälften av flerbostadshusen. Sätra torg kantas av bostadshus i 9 våningar som omges av lamellhus i 3-4 våningar och längre ut radhus. Det kuperade landskapet ger variationsrika, intima gårdar.



Sätra

Skärholmen

Skärholmen byggdes 1964-68. Skärholmen centrum är stadsdelscentrum för de fyra stadsdelarna. Bebyggelsen domineras av det stora köpcentret som invigdes 1968 med Europas största bilgarage för 4000 bilar. Stadsdelen är tätare än Bredäng och Sätra med färre parktytor. Topografin styrde bebyggelseutformningen; skivhus i 5-8 våningar placerades på höjderna och kring centrum och bostäder i 3 våningar byggdes i dalgångarna.



Skärholmstorget

Vårberg

Vårberg som byggdes under 1965-70 var den sista av de fyra stadsdelarna. Området byggdes i mindre enheter än de övriga och till största delen av privata byggföretag. Stadsbilden är mer varierad än de övriga och spänner över hela spektrat från stora skivhus till privata villor med sjöläge. Gården Johnnedals ägor längs med Mälarstranden bebyggdes med sportstugor under 1940-talet. Detta område har idag omvandlats och förtätats till ett attraktivt villaområde.



Vårberg

Befolkning

I stadsdelsområdet bor drygt 31 000 invånare fördelat på de fyra stadsdelarna. Jämfört med hela stadens befolkning är en större andel av invånarna i Skärholmens stadsdelsområde låginkomsttagare, medelinkomsten är ca 200 000 kr jämfört med 266 000 kr i staden som helhet.

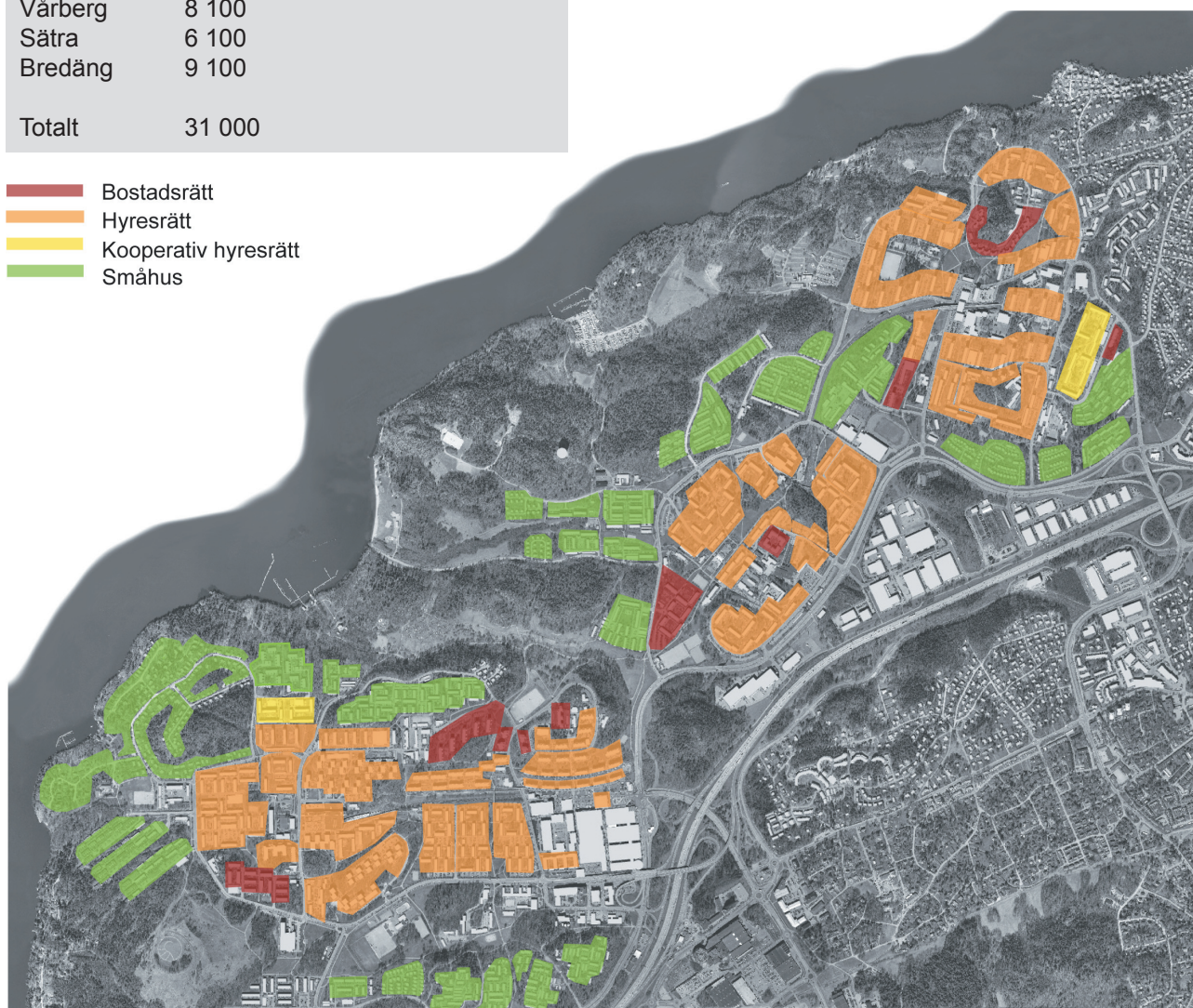
Ungefär 40 % av invånarna i området har utländsk bakgrund jämfört med ca 20% av stadens. Av stadsdelarna i området har Skärholmen högst andel invånare med utländsk bakgrund med kring hälften och Sättra minst med runt en tredjedel.

I hela Stockholms stad har ca hälften av invånarna över 25 år eftergymnasial utbildning mot knappt en tredjedel i Skärholmens stadsdelsnämndsområde. Det bor fler barn och ungdomar här än i Stockholm som helhet.

Invånare 2004

Skärholmen	7 700
Vårberg	8 100
Sättra	6 100
Bredäng	9 100
Totalt	31 000

	Bostadsrätt
	Hyresrätt
	Kooperativ hyresrätt
	Småhus



Upplåtelseformer och ägande

Andelen småhus är något högre i Skärholmens stadsdelsnämndsområde än i staden som helhet, 15% jämfört med 12%. Cirka 85% av lägenheterna finns i flerbostadshus, varav 45% är treor. Bredäng har störst andel bostäder i flerbostadshus med 91% och Sättra minst med 81%.

Av flerbostadshusen är ca 86 % hyresrätter och 14% bostadsrätter. Vårberg har störst andel bostadsrätter med 18% och Bredäng minst med 11%. För hela staden är fördelningen ca 58% hyresrätter och 42% bostadsrätter.

Hyresrätterna ägs till 58% av de allmännyttiga bostadsbolagen. Vårberg är ett undantag där bara en fjärdedel av hyresrätterna ägs av allmännyttan. I Skärholmen äger allmännyttan störst andel av hyresrätterna, knappt 80%.

Trafik

Området har ett vägnät planerat enligt SCAFT-principen med separering av olika trafikslag. Matargator leder runt de olika områdena. Lokalvägnätet består i regel av entrévägar i form av säckgator. På lokalvägarna är ofta cykeltrafiken hänvisad till gatan medan gångtrafiken går på trottoar. Övergripande gång- och cykelbanor går separerade från fordons trafik, till största delen i parkmiljö och i planskilda korsningar med huvudvägnätet.

Huvudgatnätet framstår idag som överdimensionerat i stora delar. De långa matargatorna som leder mellan områdets olika delar är väldigt breda vilket medför höga hastigheter. Bashastigheten på huvudvägnätet är 50 km/tim och hastigheten på lokalvägarna är 30 km/tim.

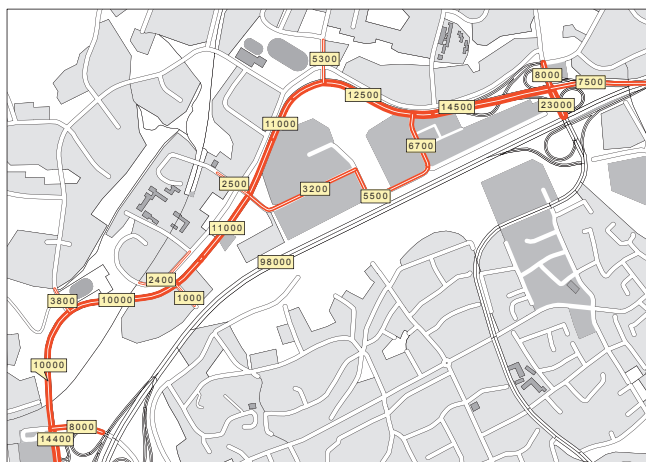
Skärholmsvägen är idag en fyrfältig genomfartsväg med få kopplingar till lokalvägnätet. Hastigheten är 70 km/tim. Trafikflödena uppgår till 10 000-15 000 fordon/dygn med störst belastning i anslutning till Bredängs trafikplats. Trafiken till och från industriområdet söder om Skärholmsvägen uppgår till 5 000-6 000 fordon/dygn. Genomfartstrafiken på Skärholmsvägen uppgår till ca 20-25% under förmiddagen och är relativt jämnt fördelad i båda riktningarna.

Kollektivtrafiken består av fyra tunnelbanestationer på den röda linjen, Norsborg - Ropsten/Mörby, i kombination med busstrafik.

Genom de gröna stråken går gång- och cykelvägar där oskyddade trafikanter kan färdas fritt mellan centrum, park och bostäder utan att behöva korsa en bilväg. Den höga trafiksäkerheten kan ibland innebära att gångvägarna ligger så avskilt att tryggheten på dem upplevs som låg. Efter mörkrets inbrott undviks ofta tunnlar och gångvägar.



Värbergsvägen



Tafikmängder idag



Exempel på gångtunnel

Arbetsplatser och service

I området bor drygt 12 000 förvärvsarbetande och drygt 7 000 arbetstillfällen. Området har en nettoutpendling av kring 5 000 personer.

Flest arbetsplatser finns inom handel och kommunikationer, drygt en tredjedel av områdets förvärvsarbetande är sysselsatta inom denna näringsgren. Vård och omsorg är den näst största näringsgrenen.

Förvärvsarbetande dagbefolkning efter näringsgren för området jämfört med staden uttryckt i % år 2002.

Näringsgren	Skär. SDN	Staden
Tillverkning mm	3	9
Byggverksamhet	8	4
Handel & kommunik.	35	19
Finans & företagstjänst	12	30
Utbildn & forskning	15	8
Vård & omsorg	19	9
Pers- & kulturtjänster	5	11
Offentlig förvaltning	2	7
Övriga	1	3

Verksamhetsområdet Sättra - Bredäng utgör huvudparten av stadsdelsgruppens verksamhetsområden. Större delen av området är utbyggt för logistikföretag och lager. Den verksamhet som har expanderat under senare år är bilförsäljning och grossistförsäljning. Områdets spontana utveckling motsäger inte att bostäderna byggs närmare verksamheterna utifrån krav på skyddsavstånd och trevnad. Andra visioner för områdets utveckling som framförts, t ex upplevelseindustri, är också verksamheter som kan ligga i nära anslutning till bostadsbebyggelse.

Det kommersiella serviceutbudet i området är koncentrerat till stadsdelarnas centrum med Skärholmen centrum som det klart dominerande. Servicen i Vårberg, Sättra och Bredäng har på senare år minskat då bland annat post och systembolag lagt ner sin verksamhet.

Social och kulturell service är väl tillgodosett med vårdcentraler, servicehus, försäkringskassa, bibliotek, kyrkor, stadsteater mm.

I stadsdelsområdet finns två idrottsplatser, Sättra och Vårberg, och tre fullstora bollplaner, Sättra, Bredäng och Johannedal. I Sättraskogen finns två badplatser och i Bredäng ett badhus.

Ridanläggningen vid Sättra gård kommer att flyttas till ett nytt läge vid Sättra varv.

Skärholmen – Kungens kurva

Skärholmen centrum och Kungens Kurvas stormarknadsområde utgör en av regionens större handelsplatser med potential att utvecklas ytterligare. Det kan på sikt ge förutsättningar för nya brancher att etablera sig i området eller dess omgivning och därmed påverka utvecklingen av programområdets näringsliv.

Teknisk försörjning

Det finns teknisk försörjning av tillräcklig kapacitet i området för att även försörja en utbyggnad.

Genom området går några stora luftledningar för el och centralt i området finns en stor transformatoranläggning. Elledningarna mot Ekerö och Solberga är planerade att förläggas i jord. För den stora 200/400 kV-ledningen från sydväst längs med E4/E20 finns inga sådana planer. En utveckling i Skärholmen centrum - Kungens Kurva kan eventuellt aktualisera behovet av markförläggning även av denna ledning.



Skärholmens centrum - E4/E20

Skolor och förskolor

Inom programområdet finns 80 förskoleavdelningar fördelade på 36 förskolor. Av dem är nio lokaliserade till Bredäng, elva till Skärholmen, åtta till Sättra samt åtta till Vårberg. Vidare finns det två öppna förskolor och trettio familjedaghem. Hösten 2004 var drygt 1200 barn inskrivna på stadsdelens förskolor.

Av stadsdelernas åtta grundskolor är sex kommunala och två fristående. Elevantalet på skolorna varierar mellan ca 100 och 650 elever. Störst är Bredängsskolan, Lillholmsskolan och Sätterskolan med över 600 elever vardera. Det totala elevantalet för stadsdelernas grundskolor är 3760, varav cirka 3000 går på kommunala skolor. Skolorna är fördelade över hela området men med en koncentration kring Skärholmen och Vårberg. Flertalet av skolorna ligger även nära tunnelbana och/eller idrottsanläggning.

Gymnasium

Av stadsdelernas tre gymnasium är Skärholmens gymnasium det största med knappt 600 elever. De andra två gymnasierna är Stockholms gymnasium för scenkonst samt Stockholms Transport- och Fordonstekniska Gymnasium. Sammantaget uppgår elevantalet för de tre skolorna till cirka 1200. Programmen som tillhandahålls är samhällsvetenskapliga, estetiska och fordonstekniska.



Natur- och rekreationsvärden

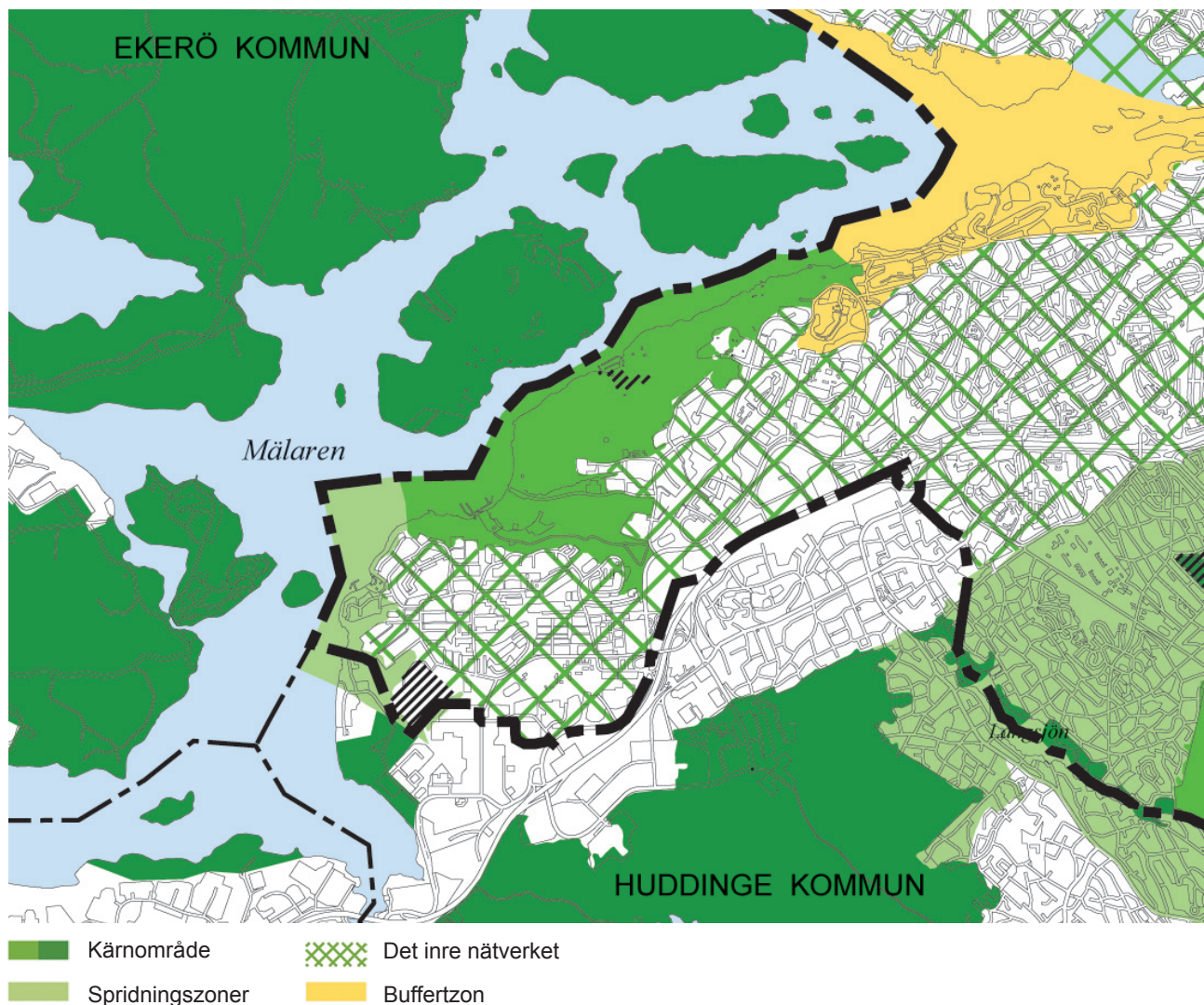
Stadsdelarna Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg präglas av 1960- och 70-talens planeringsideal med normer som reglerade grönområdenas storlek, utformning och innehåll.

Parker och naturmiljöer i stadsdelarna bildar tillsammans ett väl sammanhängande nätverk (det inre nätverket). Fragment från det omgivande naturlandskapet ligger insprängt i bebyggelsen. Bostadsgårdar med planteringar och lekplatser knyter an till centralt placerade, bilfria parkstråk med bollplaner och lektytor. I parkstråken ligger gång- och cykelvägar som leder till tunnelbana och centrum. Gång- och cykelvägnätet knyter också tydligt an till Sätterskogens entréer och dess system av stigar och promenad-vägar. Den trafikseparerade strukturen gör det möjligt att som gående röra sig fritt i de gröna miljöerna utan att korsa bilvägar, vilket är en kvalitet, inte minst för barn.

Utbudet av park- och naturmiljöer i anslutning till bebyggelsen är generellt stort. Det finns dock tydliga skillnader mellan stadsdelarna. Skärholmen och Vårberg är tätare bebyggda än Sättra och Bredäng och har därmed inte samma stora utbud. En översiktlig analys av tillgången till olika parkkvaliteter visar dock att programområdet som helhet är relativt väl tillgodosett.

Inom programområdet ligger Vårbergstoppen som är av regionalt värde för rekreation. Den 90 meter höga toppen erbjuder en vidsträckt utsikt över Söderort och mälarseen och används för bland annat teater och evenemang, modellflygning, fågel-skådning, pulkaåkning, picknick, lek, motion och promenader.

Sätterskogen med mälarseen är det som, tillsammans med Skärholmens torg och centrum, enligt de boende utgör "själen" i Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Sätterskogen är det enda större friluftsområdet i västra Söderort. I skogen finns



strandpromenad, motionsspår, skogsstigar, kaféer, odlingslotter, båtklubb, småbåtshamn, lekplatser, ridhus och badplatser. Genom sin långsträckta form och sina många entréer och stigar är skogen lättillgänglig för boende i hela stadsdelsområdet. Området ligger inom gångavstånd från fyra tunnelbanestationer och är därmed lättillgängligt för boende även i andra delar av staden.

Sätraskogens flitigaste besökare bor i närområdet. Enligt en undersökning gjord av Utrednings- och statistikkontoret vistas hälften av de närboende i Sätraskogen en gång i veckan. Besökarna värdesätter det halvöppna kulturlandskapet och de många vackra utblickarna mot Mälaren. Även den goda tillgängligheten uppskattas liksom att området har många preparerade spår och promenadvägar. Skogs känslan beskrivs som viktig och många tycker att området skänker ro och vila. Sätraskogen beskrivs som välskött och en majoritet av besökarna känner sig trygga i området.

Sätraskogen utgör en del av den regionala grönkilen, Bornsjökilen, som sträcker sig in mot stadens centrala delar från omgivande landskap. (De regionala kilarna är landstingets avgränsning som baseras på både rekreation- och naturvärden). Sätraskogen är en viktig del i Stockholms övergripande ekologiska infrastruktur som omger Stockholm som en grön krans. Med den ekologiska infrastrukturen menas den sammanhängande natur som omger staden och som är av avgörande betydelse för en fortsatt hög biologisk mångfald. Skogen är ett s.k. kärnområde på grund av sina höga värden, områdets läge och dess storlek. I anslutning till kärnområdet finns s.k. spridnings- och buffertzoner mot Vårberg och Mälarhöjden.

Sätraskogen är karaktäristisk för landskapszonen vid Mälaren. Det populära naturområdet utgör en rest av det äldre kulturlandskapet med öppna marker, skogsklädda höjdparter, ek- och ädellövsmiljöer, bäckraviner och stränder. Strandzonen är förutom att vara en viktig livsmiljö och spridningsväg, viktig som filter som tar upp närsalter och miljögifter som annars skulle nå Mälaren, Stockholms dricksvattenresurs, bad- och fiskevatten.

Mälaren med öar och strandområden är med hänsyn till sina natur- och kulturvärden i sin helhet av riksintresse. Många av de särskilt intressanta arter som hittats i området är knutna till gamla ädellövträd (insekter, svampar och lavar) till våtmarker och stränder (groddjur) eller till stora variationsrika naturområden (t ex fåglar). Sätraskogen består av

drygt 200 ha mark och innehåller en relativt hög andel särskilt värdefulla biotoper (drygt 35 procent av biotoperna består av hållmarkstallskog, gamla grova ädellöv, och stränder/våtmarker). Biotoperna ligger i ett bra sammanhang omgivet av grönska. Spridningsmöjligheter finns utmed stränder och vegetation i tomtmark och naturområden både mot Mälarhöjden och Vårberg.

Naturområdena är en stor resurs, inte bara för naturen i sig, utan även för det rika utbudet av aktiviteter. I den naturreservatsbildning som hanteras parallellt med detta program understryks detta. Ett framtida reservat måste utformas så att attraktiviteter som båtklubbar, ridhus mm ges möjlighet till fortsatt utveckling samtidigt som naturvärdena vårdas. Härigenom tryggas en viktig resurs, inte bara för områdets boende och verksamma, utan även för besökare utifrån.



Mälaren genom lövskog

III Stadsbilsanalys

Huvudstruktur

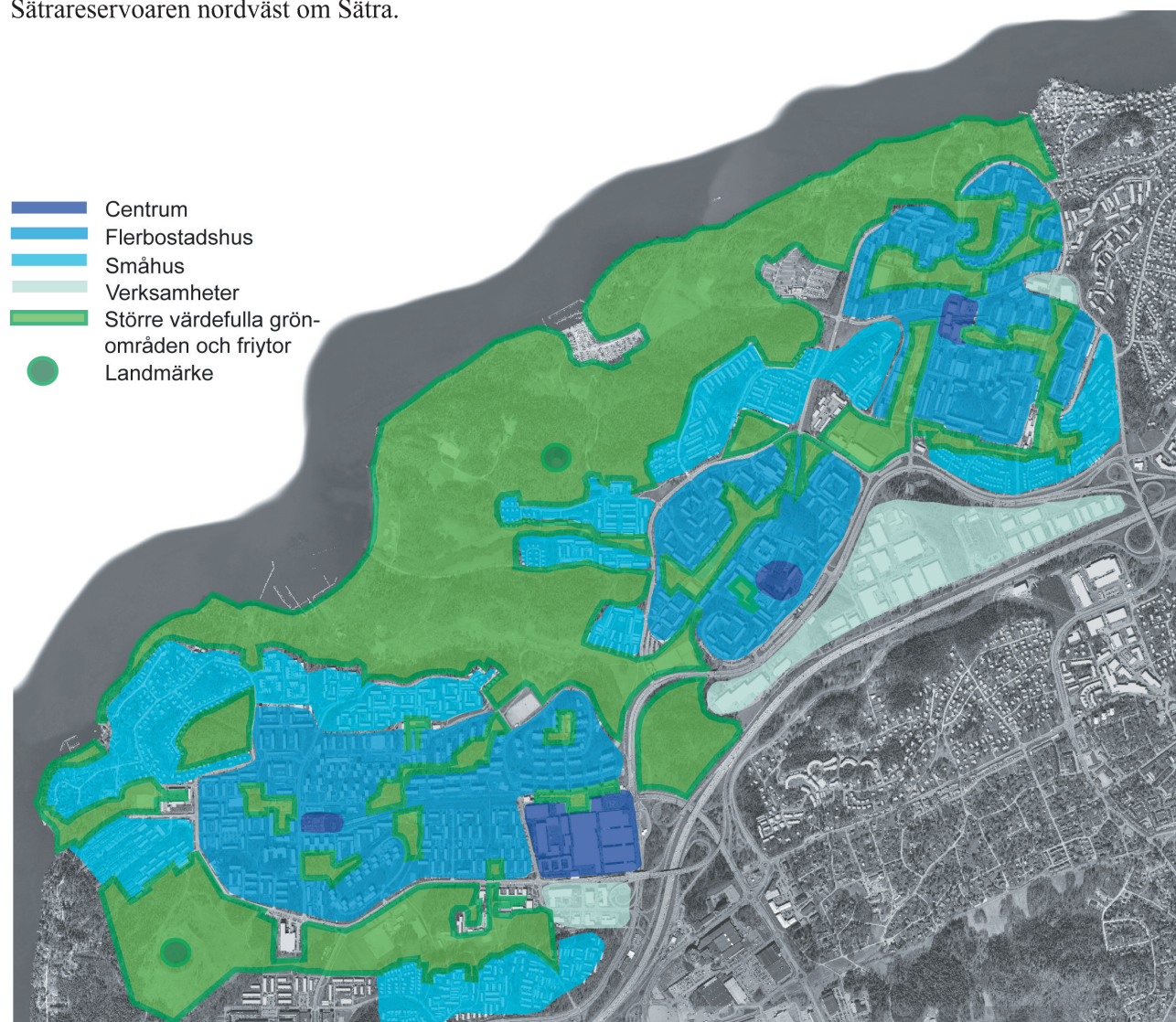
Området präglas av ett dramatiskt sprickdalslandskap. Sätorskogens branter ner mot Mälaren utgör en stark landskapsform men även inom bebyggelsen finns branter och klippor som ger karaktär. Bebyggelsen i Skärholmens stadsdelsområde ligger utplacerad i detta kuperade landskap där de östvästliga bergsryggar med mellanliggande dalgångar avlöser varandra. I området ges många möjligheter till vidsträckta utsikter, både över natur och vatten samt över bebyggelseområden. Vegetationen på bergsryggarna domineras av barrskog som ger landskapet dess siluett tillsammans med bebyggelsens framstickande ljusa lamellhus. I dalarna, som Skärholmsdalen och Sätredalsparken, är det halvöppna eklandskapet dominerande kompletterat av övriga lövträd.

Två markanta inslag i landskapsbilden, tillägg gjorda av människan, är Vårbergstoppen i söder och Sätreservoaren nordväst om Sättra.

Området är ett tydligt exempel på förorter planerade enligt zonplaneringens principer med alla funktioner separerade, även trafiken.

Bebyggelseområdena i de fyra stadsdelarna kan grovt delas in i fyra kategorier; centrum, flerbostadshusområden, småhusområden och verksamhetsområden. Kartan visar den tydliga uppdelningen. Skärholmens centrum är även centrum för hela stadsdelsnämndsområdet. Bredäng, Sättra och Vårbergs centrum är mindre och ligger centralt i respektive område vid tunnelbanestationerna.

Centralt i stadsdelarna finns större parkstråk där huvudstråken för gång- och cykeltrafiken är lagda.



Entréer

Från E4/E20 syns Skärholmens stadsdelsnämnds-område som ett industri- och handelsområde. Här har ett antal bilaffärer bra skyltlägen, liksom det stora ställverket och några verksamhetslokaler.

Det första som möter en bilresenärer som kommer in i området österifrån är Bredängs trafikplats där det storskaliga väglandskapet från E4/E20 fortsätter in i området. Längs Skärholmsvägens fyra körfält kan färden fortsätta utan känslan av att ha kommit in i en stadsdel.

Bilresenärer söderifrån möts av Skärholmens stora och svårorienterade trafikplats. Stadsdelens kommersiella hjärta, Skärholmens centrum möter sina besökare med ett stort parkeringshus. Vägen vidare in i området på Vårbergsvägen utgör i en storskalig trafikmiljö.

För besökare som kommer med tunnelbana är det de fyra stationerna med respektive centrum som utgör entréer. Skärholmen har ett levande centrum med handel, både inomhus och på torget. Sätra och Vårberg har inomhuscentrum medan Bredäng har ett centrum med öppna torgtor.

Mot vattnet i norr annonserar sig bebyggelsen knappast alls, utan ligger dold bakom den lummiga vegetationen i Sätmaskogen. Endast i Vårberg sträcker sig villabebyggelsen ner mot vattnet.



Bredängs trafikplats



Barriärer

Barriärer som försvårar för människor att röra sig genom och till området är:

- E4/E20. En barriär som skär av kontakten med angränsande områden i Huddinge. Verksamhetsområdet ligger längs E4/E20 och förstärker vägens barriäreffekt.
- Skärholmsvägen. Med sina fyra körfält och breda omgivande bebyggelsefria zoner förhindrar Skärholmsvägen också den nord-sydliga kommunikationen i området.
- Tunnelbanan. Spåret går växelvis i tunnel och i marknivå genom området.
- Topografin. Den kuperade terrängen har gjort att flera bergknallar sparats i området. På flera ställen är höjdskillnaderna så stora att det gör framkomligheten begränsad.



Skärholmsvägen



Samband - stråk

Det finns flera attraktiva rörelsestråk inom området. Andra bör förstärkas och nya behöver tillkomma.

Strandstigen. Utmed hela området finns ett gångstråk längs Mälarens strand. Ett mycket viktigt, vackert och välfrekventerat promenadstråk som fortsätter vidare in mot staden.

Bostäderna - vattnet. Mellan bebyggelseområdena och vattnet finns flera kopplingar. Vissa behöver förstärkas och tydliggöras. Det ska vara lätt att hitta in i naturreservatet och ner till vattnet.

Bostäder - centrum. Gång- och cykelförbindelser inom området är väl utbyggda. Då de ofta är placerade i parkstråk kan tryggheten vara ett problem.

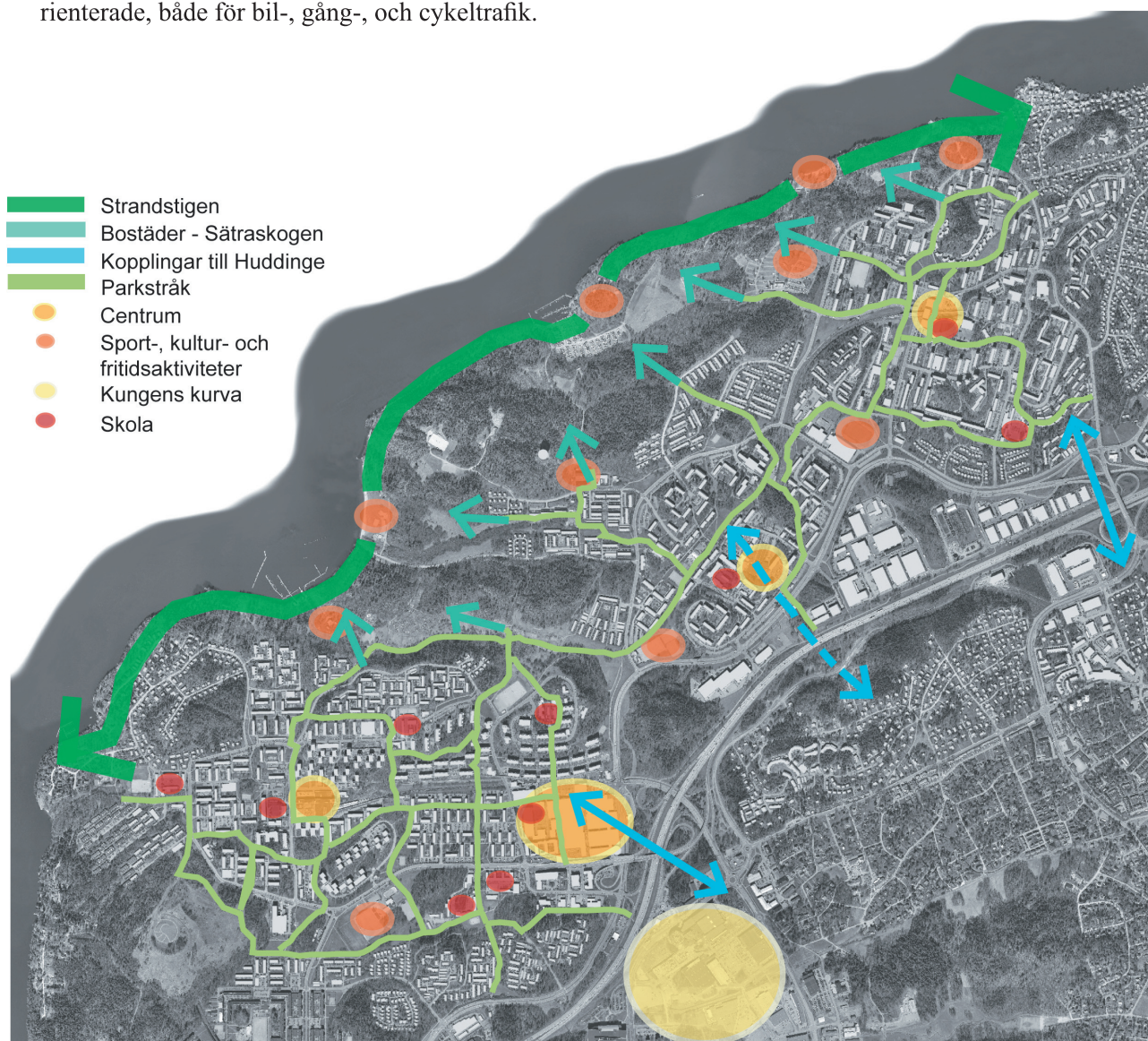
Samband från områdena Smista och Kungens Kurva söder om E4/E20 till Skärholmen, Sättra och Bredäng är mycket utvecklade och svårorienterade, både för bil-, gång-, och cykeltrafik.

Målpunkter

De stora målpunkterna är de fyra områdenas centrum med tunnelbanestationer. Här ligger servicen samlad. Mindre målpunkter är idrottsanläggningar och Sättraskogens badplatser och ängar samt skolor och förskolor. Den stora målpunkten strax utanför området är handelsområdet Kungens kurva.



Lyran



Programområdets karaktärsdrag

Styrkor

- Naturen, kuperat med utblickar över land och vatten
- Närheten till Mälaren med stränder och promenadstråk
- God parktillgång
- Bra kollektivtrafikförsörjning
- Bra tillgänglighet för biltrafik
- Skärholmens centrum-, service och torgliv
- Närhet till Kungens kurvas handel
- Välplanerade bostäder
- Trafiksäkra gång- och cykelvägnät
- Bra idrottsanläggningar

Möjligheter

- Framtida regional kärna
- Attraktiva boendemiljöer
- Befintlig struktur ger utrymme för förtätning
- Verksamhetsområde med bra kommunikationsläge och utvecklingsmöjligheter
- Ökad befolkning ger ökat underlag för kulturell, social och kommersiell service
- Minska otryggheten genom förtätning
- Förbättrade kopplingar mellan Skärholmen C och Kungens kurva
- Utveckla Sätmaskogen med nya verksamheter för rekreation och tydligare entréer
- Spårväg till både Älvsjö och Flemingsberg

Svagheter

- Enformig bebyggelse
- Brist på naturliga mötesplatser
- Alltför funktionsseparerat
- Ensidig lägenhetsfördelning och liten blandning av upplåtelseformer
- Brist på halvprivata gårdsmiljöer
- Bullerstörningar
- Många ödsliga platser
- Otrygghet
- Oattraktiva entréer till området
- För osynliga entréer till Sätmaskogen och Mälaren
- Överstora trafikytor, höga hastigheter

Hot

- Förstärkt koncentration av handel med ytterligare försämrade service i de lokala centrumen
- Minskad tillgång på arbetsplatser
- Fler elever väljer skolor utanför området
- Dåligt rykte
- Social degradering



Sätmaskogsbadet



Otrygg gång- och cykelväg

Strategiska utvecklingsfrågor

De strategiska frågor vi ställer utgående från analysen är:

1. Hur skapas förutsättningar för en positiv utveckling av området som ökar attraktiviteten och samtidigt bevarar de stora värdena i området?
2. Var kan naturnära attraktiv bebyggelse placeras utan att menligt inkräkta på ett naturreservat?
3. Behövs ny infrastruktur i form av vägar och spårvägar?
4. Hur ska de större vägarna, som idag framstår som storskaliga trafikmiljöer, omformas så att de blir attraktiva stråk för rörelse och vistelse även till fots och cykel?

I detta områdesprogram har vi sökt svaren på dessa strukturella frågor. Andra frågor vad gäller t ex skola styrs eller påverkas inte annat än indirekt av detta program.

I nästa planeringsnivå, detaljplanen, utformas husen i detalj. Hustyp, placering och utformningen av allmänna platser regleras och läggs fast. En strategisk fråga på detaljplanenivån är i vilken grad som det rådande bebyggelsemönstret skall utnyttjas för tillkommande bebyggelse och när och i så fall hur det ska brytas.

I programmet föreslås att ombyggnaden av Skärholmsvägen görs i form av en trädplanterad gata med trottoarer

och förgårdsmark framför husen. Husen föreslås förse med entréer mot gata och med möjlighet till lokaler i bottenvåningarna. Denna typ av gata är mera innerstads-mässig men ges förortsmässig karaktär med sina gröna förgårdsmarker. Det finns inga exempel i området idag men Björnsonsgatan i Blackeberg ombyggd på 1980-talet kan ge en uppfattning om skala och miljö.

För Björksätravägen är ett annat tillvägagångssätt förslaget. Att inordna tillkommande bebyggelse i rådande bebyggelsemönster och förse gatan med en rad parkerade bilar samt trottoarer.

Hur gatorna ska utvecklas i området i en framtid är en fråga av strategisk betydelse, dels då det är lättframkomligt att bygga längs vägarna, dels då det ger området helt olika karaktärer i en framtid när de flesta gatorna är omgjorda.



Björnsonsgatan i Blackeberg



Björksätravägen

IV Förslag

Målsättning

Målsättningen är att i första hand ange de strukturella utvecklingsmöjligheterna i området, dess avgränsningar mot omgivningen samt behovet av nya infrastruktursatsningar. Tillkommande bebyggelse ska som helhet ge en god bebyggd miljö. Förslaget utgår från områdets kvalitéer med naturnära lägen och vackra parkstråk samt god tillgång till kommunikationer och service.

Målsättningen är 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 bostadsbebyggelse.

Utöver detta programs förslag till bebyggelse kan förtätningar och kompletteringar inom befintlig bebyggelse tillkomma antingen som ett resultat av en fördjupad översyn eller i en kontinuerlig process efter initiativ av staden, privata fastighetsägare eller byggföretag.

De strategiska frågor som programmet svarar på är:

1. Avgränsningen mellan bebyggelse och naturreservat.
2. Behovet av ny infrastruktur i form av vägar och spårvägar.
3. Utformning av Skärholmsvägen med närmaste omgivning samt Vårbergsvägen och Björksät-ravägen som exempel på utformningen längs huvudvägnätet.



Värberg

Naturreservat

Kommunfullmäktige beslutade den 20 oktober 1997 att uppdra åt berörda nämnder att utarbeta ett underlag för reservatsbildning för Sättra friluftsområde. Naturområdet är en stor tillgång för de boende i de omgivande stadsdelarna. Där finns flitigt använda promenadstråk, fina utsiktsplatser och badplatser som är stora mötesplatser sommartid.

För att bevara Sättraskogens natur- och rekreationsvärden föreslås att ett naturreservat inrättas enligt den avgränsning som framgår av programmets karta. Reservatets syfte är att vårda och utveckla ett naturområde med stor betydelse för rekreation, naturupplevelser och för Stockholms biologiska mångfald. Bestämmelserna utformas så att de möjliggör utveckling av framtida rekreativa verksamheter.

Samråd om förslaget till naturreservat sker samtidigt med samråd om områdesprogrammet.



Bredäng camping

Vägar och spårvägar

Områdets gatustruktur bibehålls till allra största del. De största förändringarna gäller Skärholmsvägen och trafikförsörjningen av Sättra - Bredäng verksamhetsområde, med en ombyggd Murmästarväg i en första etapp och en förlängning av Murmästarvägen till Skärholmens centrum i en andra etapp. Några mindre lokalgator föreslås för att försörja ny bebyggelse.

Kollektivtrafik

Befintligt kollektivtrafiksystem behålls och förstärks med möjligheten till en ny spårväg. Busslinjenätet behöver framför allt förstärkas med ökad turtäthet. Nattetid saknas dock linjer längs Älgrytevägen, Björksättravägen och Vårholmsbackarna.

Den översiktligt utredda snabbspårvägen Älvsjö - Skärholmen - Kungens Kurva - Flemingsberg har två alternativa dragningar mellan Smista och Skärholmens centrum. Den dragning som berör området passerar E4:an på bro och ansluter till Skärholmsvägen vid Sättra centrum där en hållplats anordnas. Spårvägen går sedan vidare mot Skärholmens centrum i Skärholmsvägens mitt med en hållplats vid Björksättravägen och en vid Skärholmens centrum.

Gång- och cykelvägar

Det befintliga gång- och cykelvägnätet bibehålls. Utmed de gator som byggs eller byggs om anläggs gångbanor och om så behövs även cykelbanor. Därmed skapas en mer stadslik karaktär i området. Samtidigt ökar tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet för fotgängare och cyklister.

Vid Sättra kommer en gång- och cykelbro att byggas över E4/E20 till Smista i Huddinge.



Murmästarvägen från Bredängs trafikplats



Skärholmsvägen vid Sättra



nya bostäder



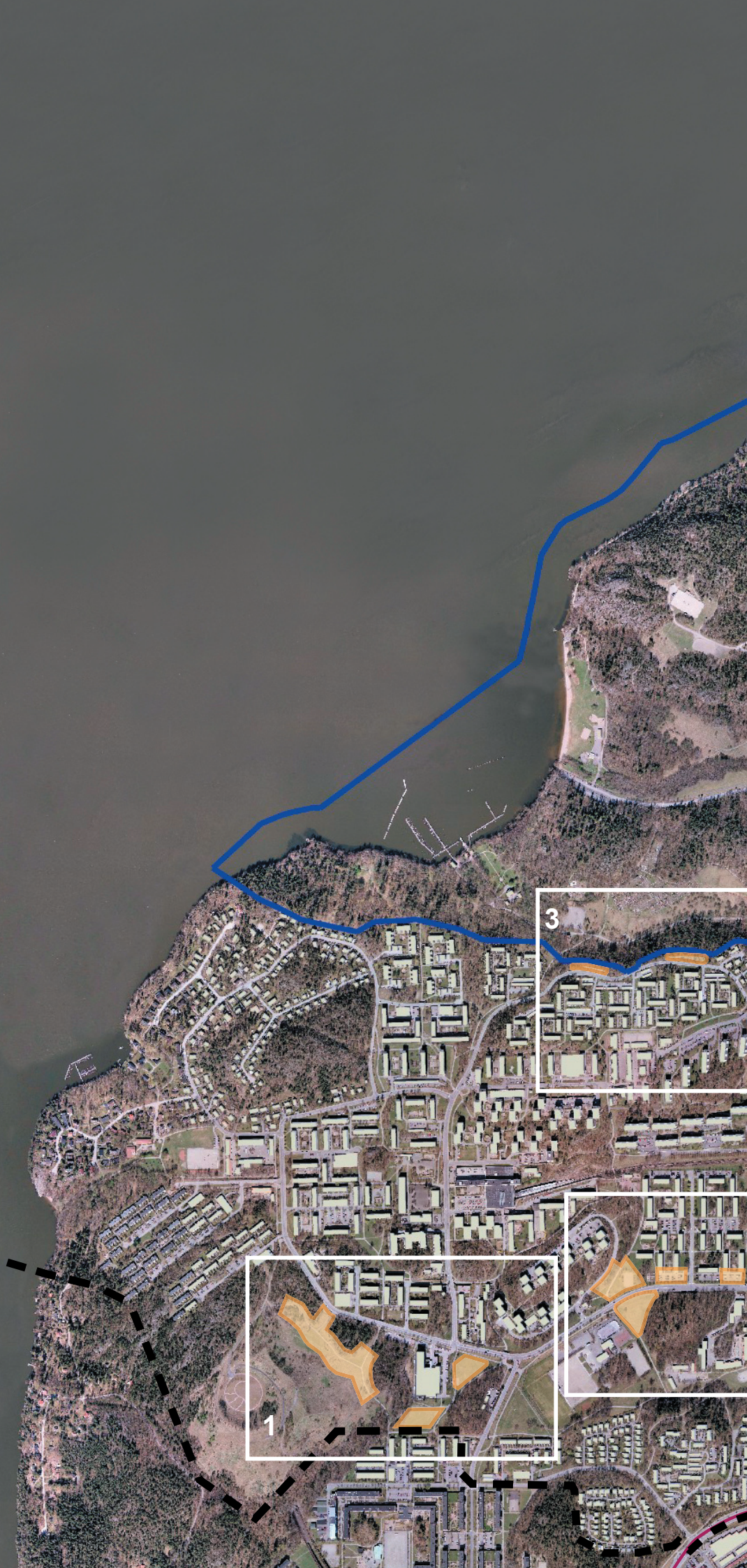
föreslagen spårväg



naturreservatsgräns



programområdesgräns





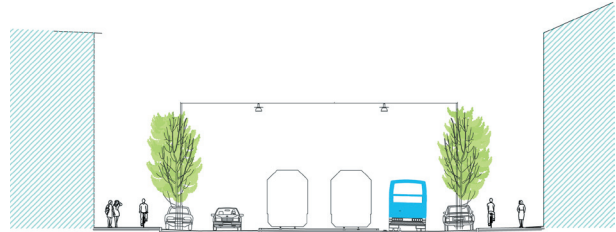
Skärholmsvägen

Skärholmsvägen är idag en fyrfältig genomfartsväg med få kopplingar till lokalvägnätet. Den föreslås byggas om till en tvåfältig trädplanterad stadsgata med gång- och cykelvägar på båda sidor och möjlighet till angöring och korttidsparkering. Entréer till bostadshus orienteras mot gatan och husen förses med en planterad förgårdsmark.

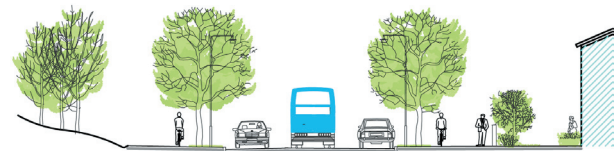
Eksätravägen som går parallellt med Skärholmsvägen längs större delen av sträckningen tas bort.



Normalsektion Skärholmsvägen



Sektion med spårvåg



Sektion med radhus

Övriga gator

Vårbergsvägen på sträckan i Skärholmen och Björksätravägen har valts som exempel på utformning av huvdgator. Vårbergsvägen smalnas av och utformas med hus vid gata på norra sidan och gång- och cykelväg på båda sidor. Björksätravägen förses med trottoarer och kantstensparkering på en sida samt trädader på båda sidor.

Bredängs trafikplats

Bredängs trafikplats byggs om med en cirkulationsplats som möjliggör att tung trafik till industriområdet angör Murmästarvägen direkt från trafikplatsen samt att trafik som ska söderut längs E4/E20 får en direkt anslutning. Cirkulationsplatsen innebär också en tydlig entré till området och den idag svårorienterade trafikplatsen blir lättare att hitta i. Gång- och cykelnät passerar planskilt.

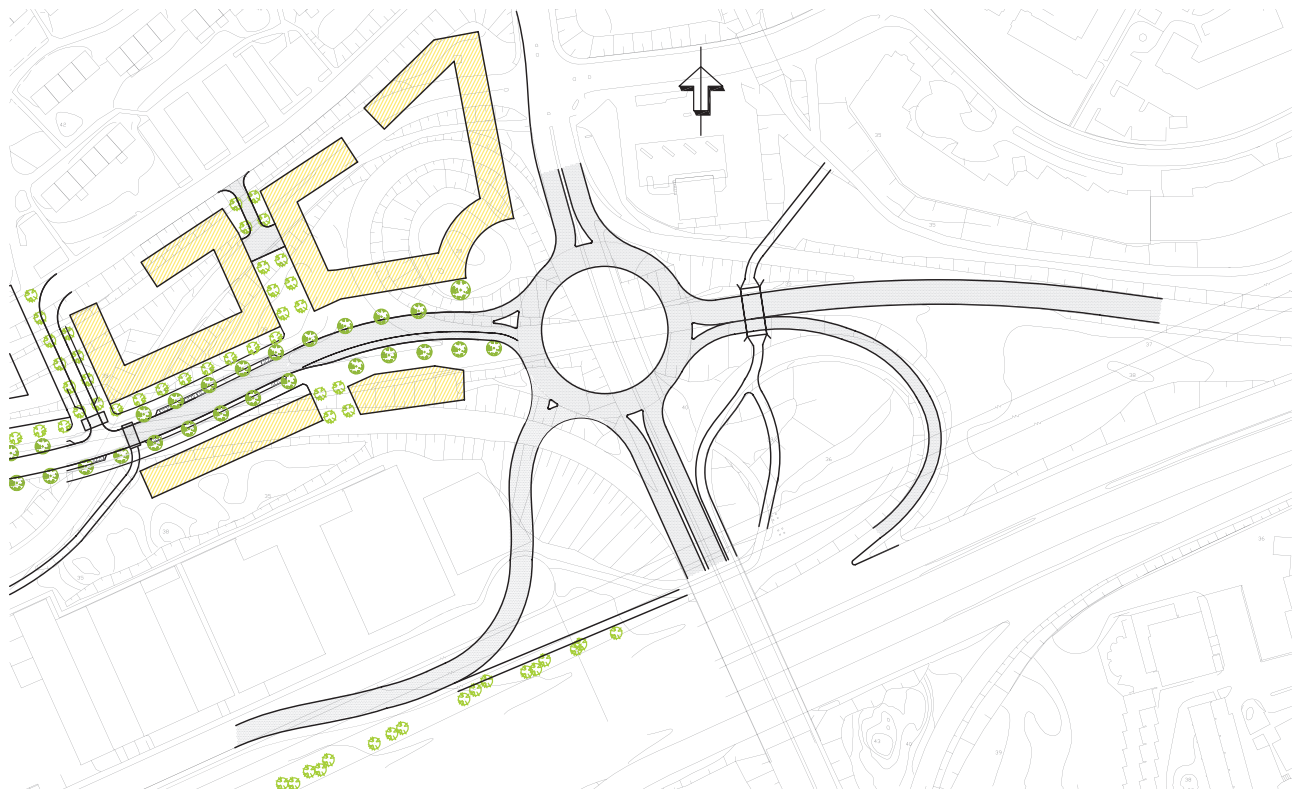


Illustration - Bredängs trafikplats

Murmästarvägen

Murmästervägen föreslås byggas ut i två etapper där etapp ett byggs direkt och etapp två när behovet finns.

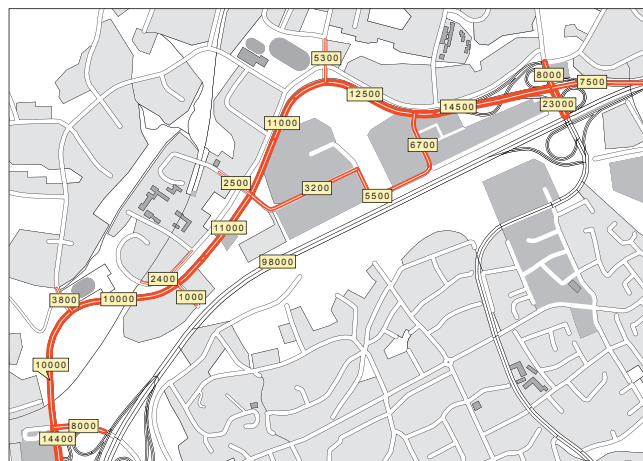
I första etappen ansluts vägen till Bredängs trafikplats, och får en ny sträckning omedelbart söder om nuvarande Murmästarväg. Nuvarande gata omvandlas till förgårdsmark med företrädesvis bilparkeringar till försäljningslokalerna utmed gatan. Gång- och cykelväg dras parallellt längs hela sträckan.

I andra etappen förslås Murmästarvägen förlängas utmed E4/E20 från nuvarande Strömsåtravägen fram till Skärholmsvägen vid Skärholmens centrum, en sträcka på knappt 1700 meter.

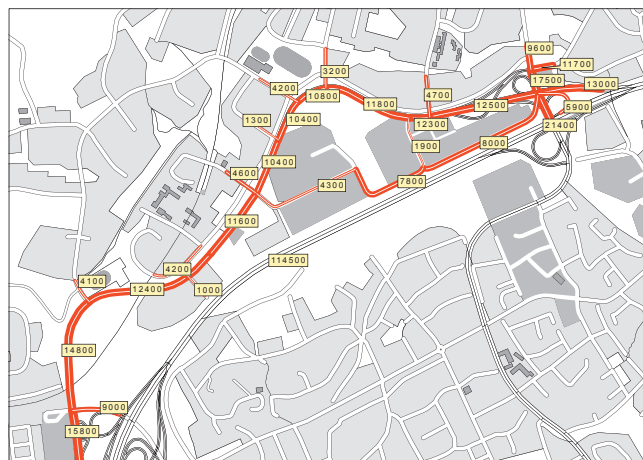
I det fall Murmästarvägen inte förlängs förväntas trafiken på Skärholmsvägen inte öka i någon större utsträckning fram till 2020 jämfört med dagens trafiksituation. Detta beror på att vägsektionen ändras från en fyrfältig väg med hög framkomlighet och 70 km/timmen till en tvåfältig väg med stadskaraktär, det vill säga ett ökat antal korsningar, trolig gatuparkering och sänkt hastighet till 50 km/timmen.

När Murmästarvägen förlängs fram till Skärholmens centrum antas Skärholmsvägen bli mindre attraktiv för genomfartstrafik. En del av trafiken på E4:an förväntas samtidigt flyttas över till den nya Murmästarvägen. Murmästarvägens attraktivitet beror till stor del på hur anslutningen till Skärholmsvägen vid Skärholmens centrum utformas. Överflyttningen av trafik från E4:an är sannolikt marginell men en hög standard och god kapacitet på den förlängda Murmästarvägen kan medföra att den utnyttjas vid köer. Trafiken på Skärholmsvägens förväntas också minska till följd av den förlängda Murmästarvägen som då blir en naturlig infart till industriområdet.

En utbyggnad av etapp två innebär en bättre framkomligheten och utökad tillgänglighet till ett pris av en hög anläggningskostnad. Det utökade trafiklandskapet läng E4/E20 med en del grönska ersatt av ytterligare en väg är en gestaltningsfaktor som bör studeras noga vid en utbyggnad av etapp två.



Trafiken idag



Etapp 1, med utbyggnad enligt programmet



Etapp 2, förlängd Murmästarväg

Ny bebyggelse

Bostadsbebyggelse föreslås dels i attraktiva naturnära lägen längs Sätmaskogen och vid Vårbergstoppen och dels i trafikmiljöer vars attraktivitet höjs genom att vägar omdanas till trädplanterade gator. Urvalet av naturnära lägen har gjorts utifrån en avvägning mellan intrång i naturområdet med dess värden, byggbarhet och attraktiviteten för den nya bebyggelsen. De lägen som föreslås har god kontakt med befintlig bebyggelse och ligger inom rimligt gångavstånd till befintlig kollektivtrafik.

Förslagen till ny bebyggelse utgörs av i huvudsak av bostadsbebyggelse. Längs Skärholmsvägen kan lokaler i bottenvåningarna bli aktuella. På södra sidan av Skärholmsvägen finns förutsättningar för komplettering med nya byggnader med enbart lokaler.

Närheten till Skärholmens centrum och Kungens Kurva gör att förutsättningarna för en större mängd affärslokaler inte finns men det kan samtidigt innebära en marknad för mindre kompletterande butiks- och verksamhetslokaler att besöka på väg till eller ifrån det stora handelsområdet.

Den nya bebyggelsen har föreslagits utifrån följande kriterier:

- Att bygga på attraktiva platser med närhet till natur.
- Att bygga bort icke attraktiva trafikmiljöer och ersätta dem med trädplanterade gator för blandad trafik, kantade av bostadshus med möjlighet till lokaler i bottenvåningarna.

- Att ny bebyggelse inte ska göra oskäligt intrång i den befintliga bebyggelsens boendevärden.
- Att blanda upplåtelseformer, hustyper och skapa en mer varierad bebyggelse.
- Att all ny bebyggelse ska ha tillgång till en trygg och lugn gårdsmiljö som inbjuder till utvistelse.

Den nya stadsboulevarden, Skärholmsvägen, innebär en för området ny typ av offentligt rum med blandade funktioner av bostäder och verksamheter och av olika trafikslag. Den bildar det sammanbindande stråket och utgör entrén till områdets olika delar.

De viktigaste offentliga rummen är idag affärscentra, idrottsplatser, badplatser etc. Avsikten är att med den nya bebyggelsen öka tryggheten och hemkänslan genom att tillskapa fler befolkade platser där det finns anledning att vistas.

Programmet redovisar förslag till var det ska byggas bostäder. Hur byggnaderna ska se ut, vilken slags hus som föreslås byggas, kommer att bestämmas i detaljplaneringen för varje delområde. För att ändå ge en ungefärlig uppfattning om vilken typ av bebyggelse och antalet nya bostäder som avses redovisas några olika typer av byggnader. Dessa är punkthus i fyra eller åtta våningar, lamellhus i fyra våningar samt småhus symboliserade som radhus i två våningar.

Totalt redovisas ca 3 600 nya bostäder inom programområdet. I programmet har 3 000 nya bostäder illustrerats i flerbostadshus och 600 nya bostäder i radhus.



Värholmsbackarna

Parkering

Parkering i området sker idag som regel på kvarter-smark. För områdets ca 13 400 lägenheter finns idag ca 360 parkeringsplatser på de allmänna gatorna. Resten av parkeringen sker på kvarter-smark, oftast som markparkering men även i garage och parke-ringsdäck.

En inventering av möjligheten att nyttja de allmänna gatorna mer till parkering har gjorts och den visar att utan alltför stora och kostsamma ombyggnader är det möjligt att anvisa ca 1500 parkeringsplatser till gatunätet. Många av områdets vägar är breda, vilket ofta leder till för höga hastigheter. Längsgå-ende parkering innebär en avsmalning av körytorna och därmed lägre hastigheter. Tillsammans med att huvudgatorna dessutom föreslås förse med trottoa-rer kommer även de att på ett naturligt sätt föränd-ras från vägar enbart för bilar till gator med blandad trafik. Skärholmsvägen ingår inte bland de invente-rade gatorna.

För den nya bebyggelsen gäller dock som grund-förutsättning att parkeringsbehovet ska lösas på kvarter-smark. Detta kan ske i garage under de nya byggnaderna eller i form av markparkering. Flera befintliga parkeringsytor föreslås tas i anspråk av ny bebyggelse. En översyn av parkeringsbehovet för dessa fastigheter kommer att göras och förslag till ersättning tas fram i respektive detaljplan.

Framtida utvecklingsbehov för för-skola, grundskola och gymnasium

Programförslaget, som innebär att 3 600 lägenheter tillkommer, har stor inverkan på skolans framtida utveckling i stadsdelen. Dagens utbud av förskola, grundskola och gymnasium är anpassat efter dagens invånarantal och nuvarande beräkningar för fram-tida behov på stadsdelsnivå är gjorda med prognoser grundade på dagens situation. Med programförsla-gets lägenhetstillskott beräknas befolkningen öka med ca 8000 invånare. Det motsvarar en ökning av invånarantalet med ca en fjärdedel.

För att klara behovet av förskoleplatser föreslås nya förskolor inrynmmas i de olika detaljplanerna. Grundskolan har viss kapacitet inom befintliga skolor men det bedöms behövas en ny grundskola i Sättra där tyngdpunkten på förelagen bebyggelse är. En ny skola kan t ex ordnas genom att Björk-sätraskolan åter tas i bruk eller genom att några av de föreslagna bostadskvarteren ersätts av en skola. Gymnasiets expansion ryms inom befintliga anlägg-ningar.



Björksätravägen

Delområdesbeskrivningar

Den nya bostadsbebyggelse som föreslås längs Skärholmsvägen, det föreslagna naturreservatet, vid Vårbergstoppen samt längs Vårbergsvägen och Björksätravägen har delats upp i nio områden. Varje område delas i sin tur upp i delområden med likartade förhållanden, benämnda A, B osv.

För varje område har typ av bebyggelse föreslagits genom användande av fyra olika schematiska byggnadstyper:

Radhus i två våningar

Lamellhus i fyra våningar (10 läg/trapphus)

Punkthus i fyra våningar (15 läg/ huskropp)

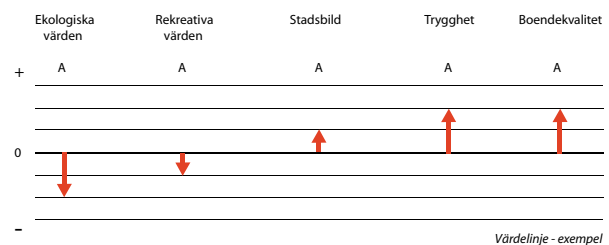
Punkthus i åtta våningar (30 läg/ huskropp)

Förslaget redovisas på ett ortofotomontage där de föreslagna byggnaderna är sandfärgade och de befintliga byggnaderna är ljusgrå. Byggnader där en detaljplanering redan pågår, är avslutad eller där husen är under uppförande redovisas med vit färg på ortofotomontaget.

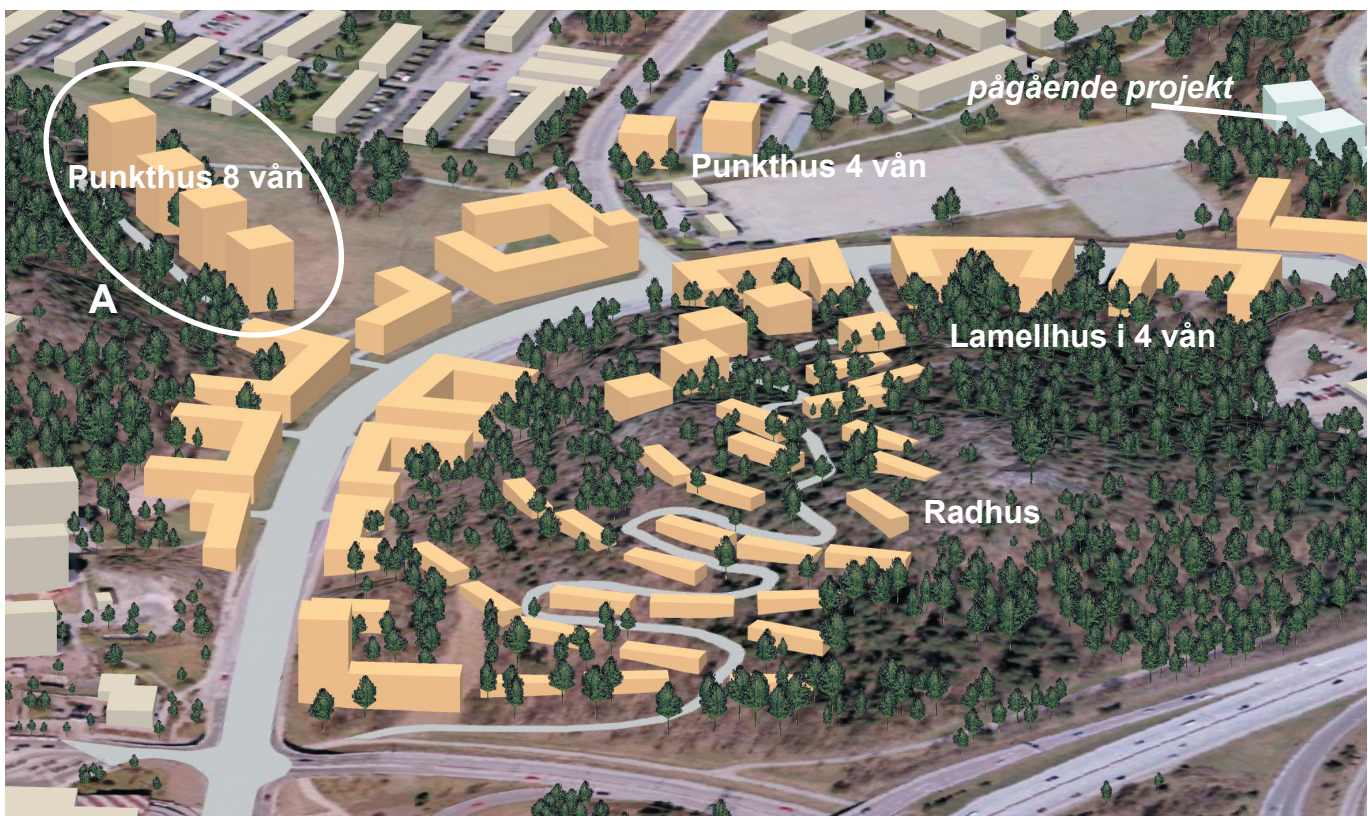
För varje område har angivits en värdelinje som redovisar stadsbyggnadskontorets uppfattning av vilka värden som stärks med respektive föreslagen bebyggelse och vilka värden som minskar.

Motivet är att tydliggöra den avvägning som gjorts. Förändringen är beskriven gentemot nuläget för varje plats. Det finns alltså ingen absolut värdeskala utan skalan är relativ och endast för varje plats för sig.

De värden som valts är platsens ekologiska värden och rekreativa värden. Hur stadsbild och tryggheten påverkas samt vilken boendekvalitet som åstadkoms med den föreslagna bebyggelsen.



Exempel på värdelinje för de fyra punkthusen i bilden nedan som visar att husen föreslås framför allt med tanke på det attraktiva boendevärdet med något plus även på stadsbildsförändringen och tryggheten men på bekostnad av de rekreativa och framför allt de ekologiska värdena.



Område 1

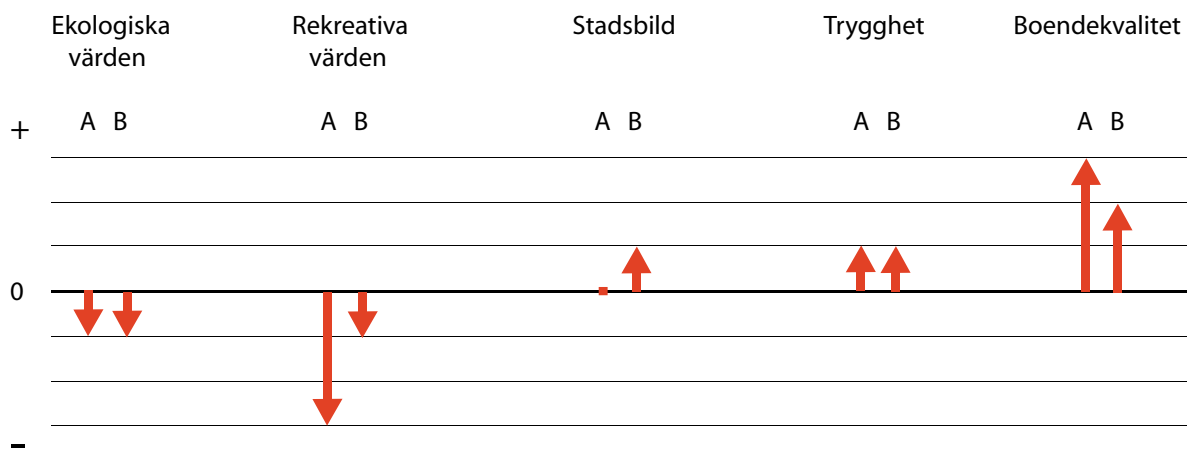
Vårbergstoppen och Vårbergs sjukhem

A. Nedanför Vårbergstoppen föreslås ett antal radhuslängor anpassade till nivåkurvorna och vegetationen.

B. På de plana ytorna söder om Vårbergs sjukhem föreslås sex mindre punkthus i 4 våningar.



situationsplan



Värdelinje - område 1



Område 2

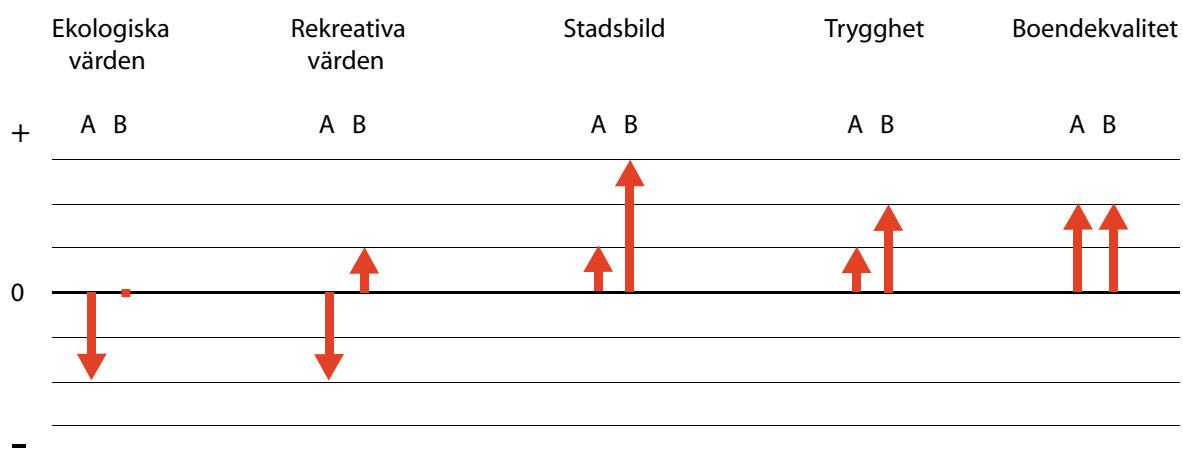
Vårbergsvägen

A. På de plana ytorna på ömse sidor om Vårbergsvägen föreslås två små radhusgrupper.

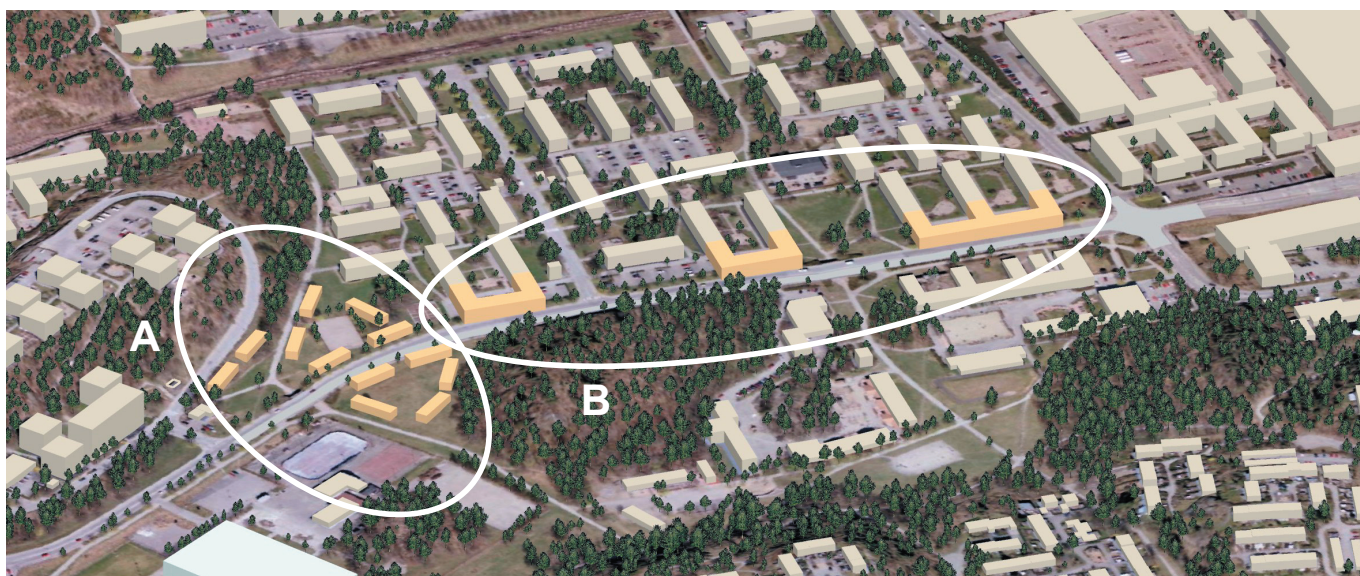
B. Gårdarna längs Idholms- och Ekholmsvägen föreslås förlängas med nya lamellhus ut mot Vårbergsvägen.



situationsplan



Värdelinje - område 2

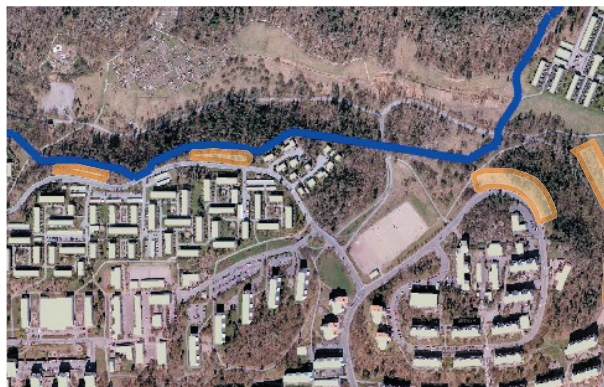


Område 3

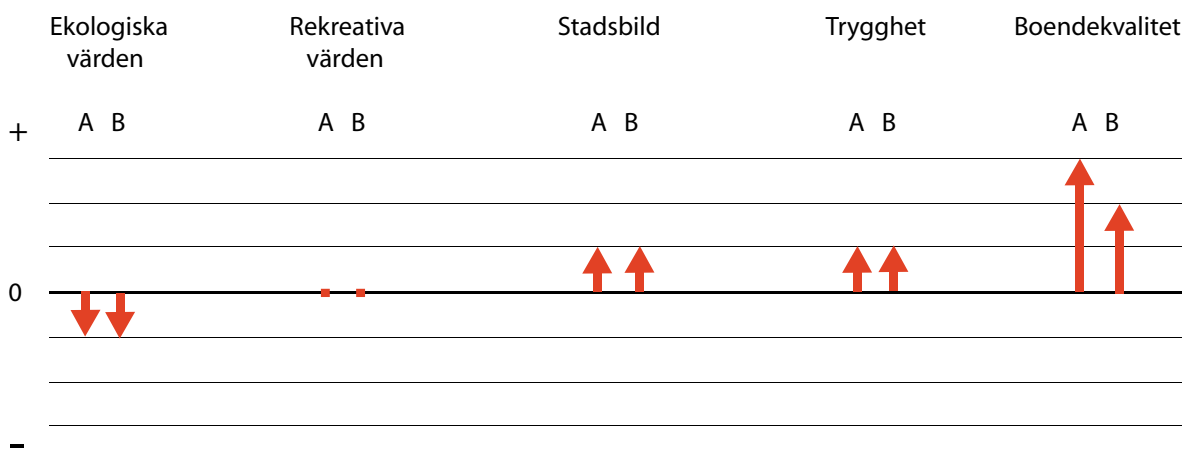
Vårholmsbackarna och Ekholmsvägen

A. På branten ned mot naturen och vattnet föreslås två grupper med tillsammans sex små punkthus i souterräng. Från vägen blir de 3 våningar höga.

B. Längs Ekholmsvägen föreslås fem nya punkthus i 8 våningar i nordostsluttningen.



situationsplan



Värdelinje - område 3



Område 4

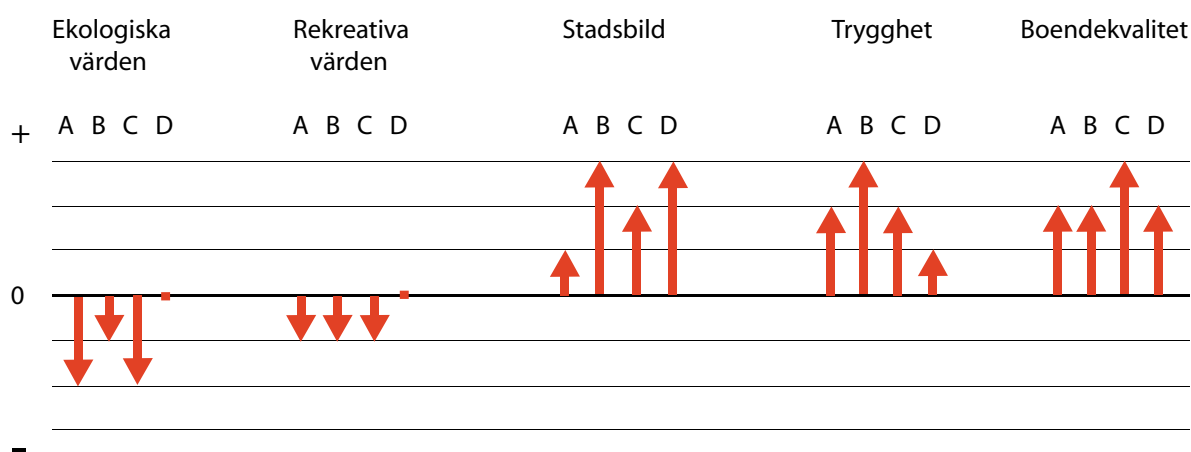
Västra Skärholmsvägen

A. Gång- och cykelvägen som går upp mot Eko-
holmsvägen föreslås bli bilväg och anslutas till
Skärholmsvägen. Längs denna föreslås i skogsbry-
net fyra punkthus.

B. Längs den avsmalnade Skärholmsvägen, som
byggs om till en gata, med trädplantering och gång-
och cykelbanor föreslås lamellhus i 4 våningar
på båda sidor där terrängen tillåter. Byggnaderna
formar gårdar som öppnar sig mot naturen innan-
för.

C. På den bergknalle som ligger mellan E4 och
Skärholmsvägen, nordost om Skärholmens centrum
föreslås ett naturnära område med radhus i söder
och mindre punkthus i norr. En ny väg in i området
anläggs, som slingrar sig upp längs höjdkurvorna.

D. Två mindre punkthus föreslås längs Björksätra-
vägen, direkt norr om Sättra bollplan, i kanten av en
parkeringsyta.

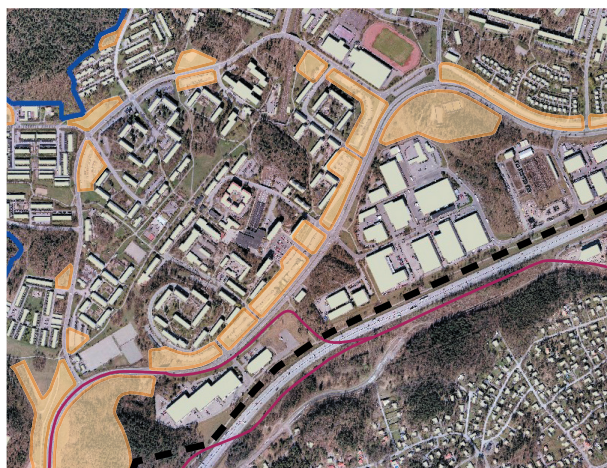


Värdeinje - område 4





situationsplan (område 4)



situationsplan (område 5)

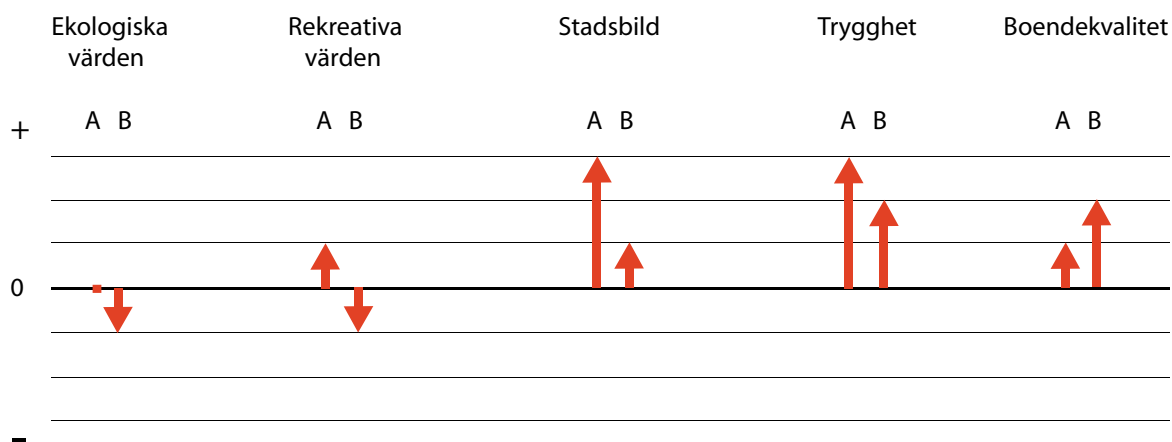
Område 5

Skärholmsvägen vid Sättra

A. Längs norra sidan av den ombyggda Skärholmsvägen föreslås lamellhus i fyra våningar där Eksättravägen ligger idag. Byggnaderna formar gårdar som öppnar sig inåt.

B. Längs Björksättravägen nordväst om Skärholmsvägen föreslås lamellhus på parkeringsytan nedanför bebyggelsen på Aspsättravägen. På grönytan mellan tunnelbanespåret och Björksättravägen föreslås en grupp av radhus.

Söder om Skärholmsvägen, i anslutning till verksamhetsområdet föreslås möjlighet att komplettera med nya verksamhetsbyggnader.



Värdelinje - område 5



Område 6

Östra Skärholmsvägen

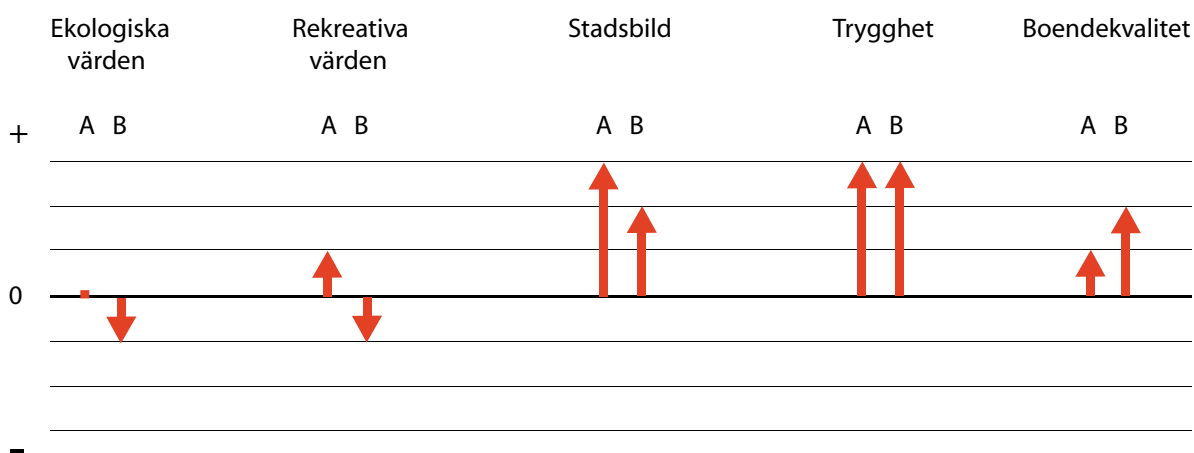
A. Längs norra sidan av den ombyggda Skärholmsvägen föreslås ny bebyggelse i form av lamellhus i fyra våningar där Eksättravägen ligger idag. Byggnaderna formar gårdar som öppnar sig inåt. Längs ett avsnitt väster om Frimurarvägen övergår bebyggelsen i gårdar med tvåvånings radhus.

B. Söder om Skärholmsvägen, vid Sättra idrottsplats, föreslås lamellhus i fyra våningar med gårdarna mot naturmarken. Ovanför dessa föreslås radhusbebyggelse där pistolskyttebanan ligger idag.



situationsplan

Söder om Skärholmsvägen föreslås möjlighet att komplettera med nya verksamhetsbyggnader, exempelvis kontorsbebyggelse med entré från Skärholmsvägen



Värdelinje - område 6



Område 7

Södra Björksätravägen och Sättra ridskola

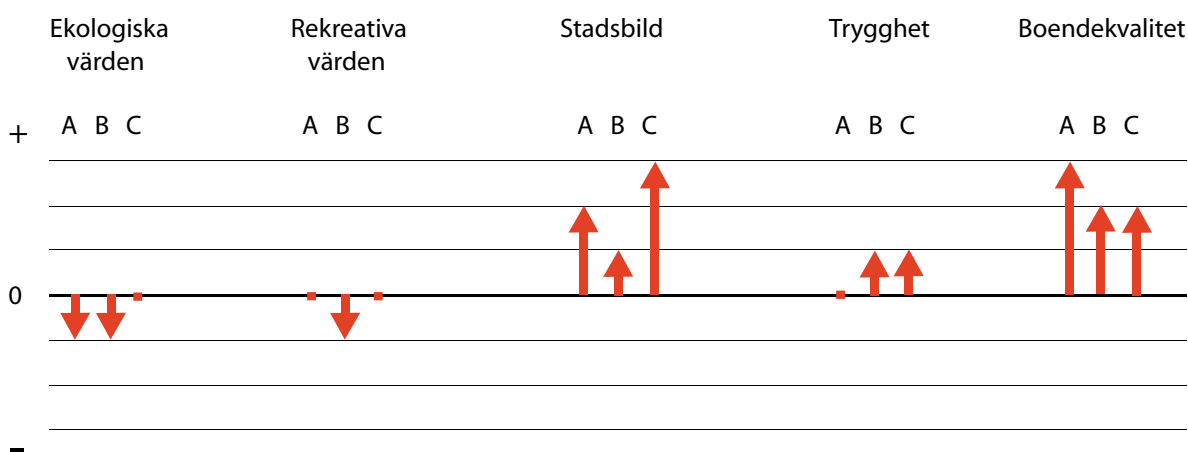
A. När Sättra ridskola flyttar frigörs ett område där fyra mindre punkthus i fem våningar föreslås.

B. Norr och väster om Björksätravägen, på mesta- dels gröna gräsytor föreslås åtta mindre punkthus i fyra våningar.

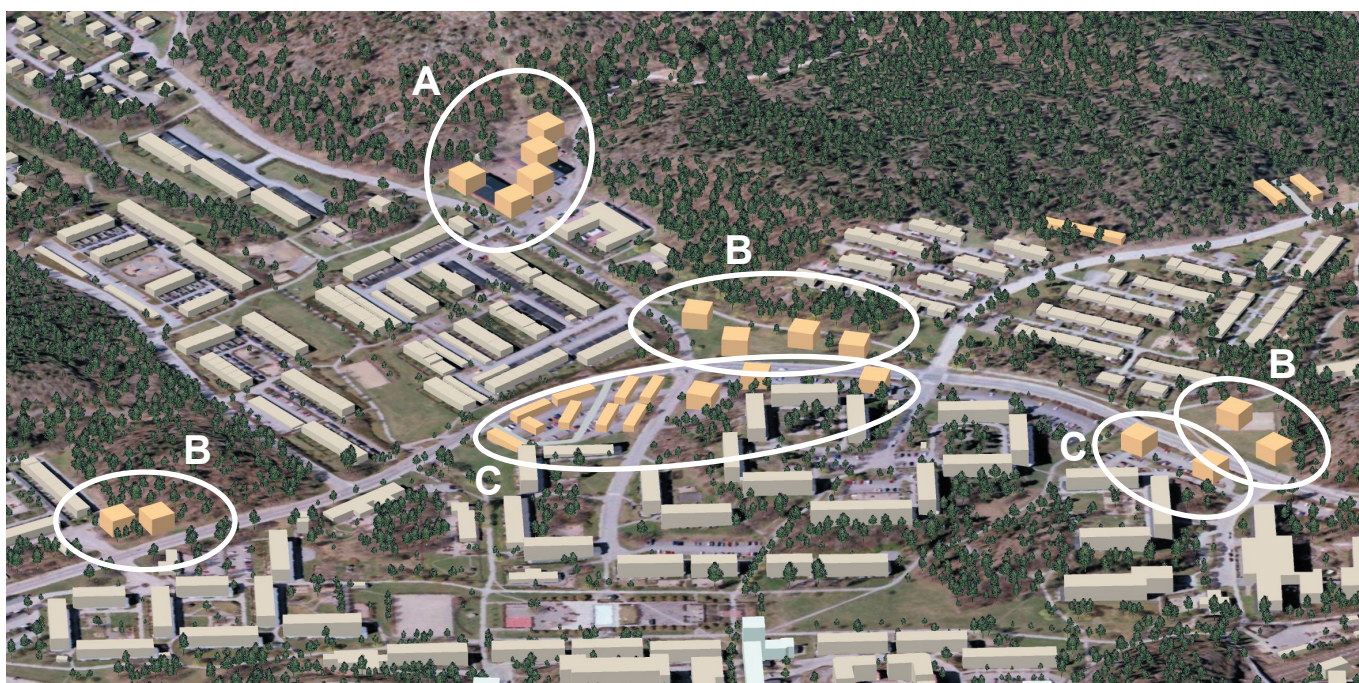
C. På motstående sida av Björksätravägen föreslås fem byggnader av samma slag samt mellan Lövsät- ragränd och Björksätravägen en radhusgrupp. Samt- ligena hus på befintliga pakeringsytor som förutsätts ersätta dels i garage dels på omgivande gator.



situationsplan



Värdelinje - område 7



Område 8

Örnsätrabacken och Bredängs camping

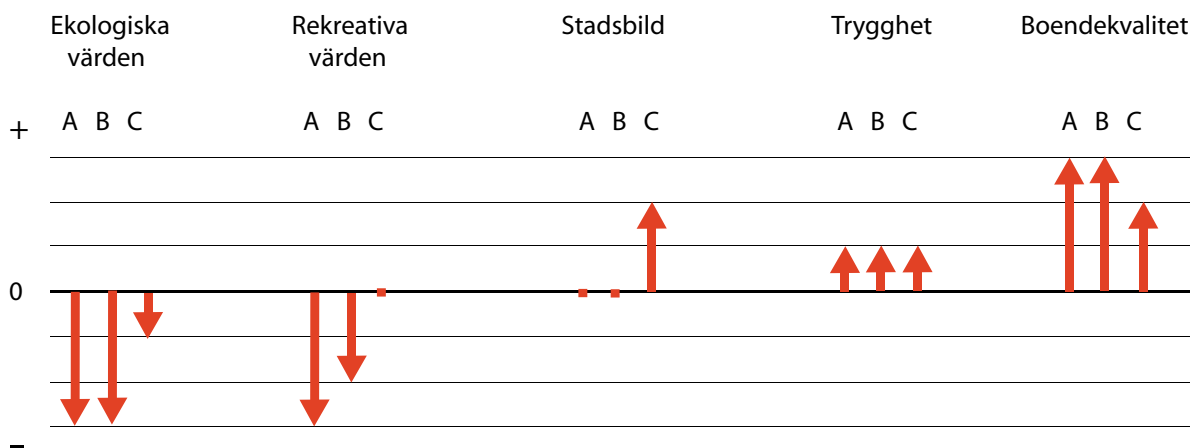
A. Längs Örnsätrabackens västra sluttning föreslås ett antal radhuslängor med utsikt över natur och vatten.

B. I en sluttning söder om Bredängs camping föreslås fem punkthus utplacerade i den kuperade naturmarken, med utsikt över vattnet. En ny gata dras in från Stora Sällskapet väg.

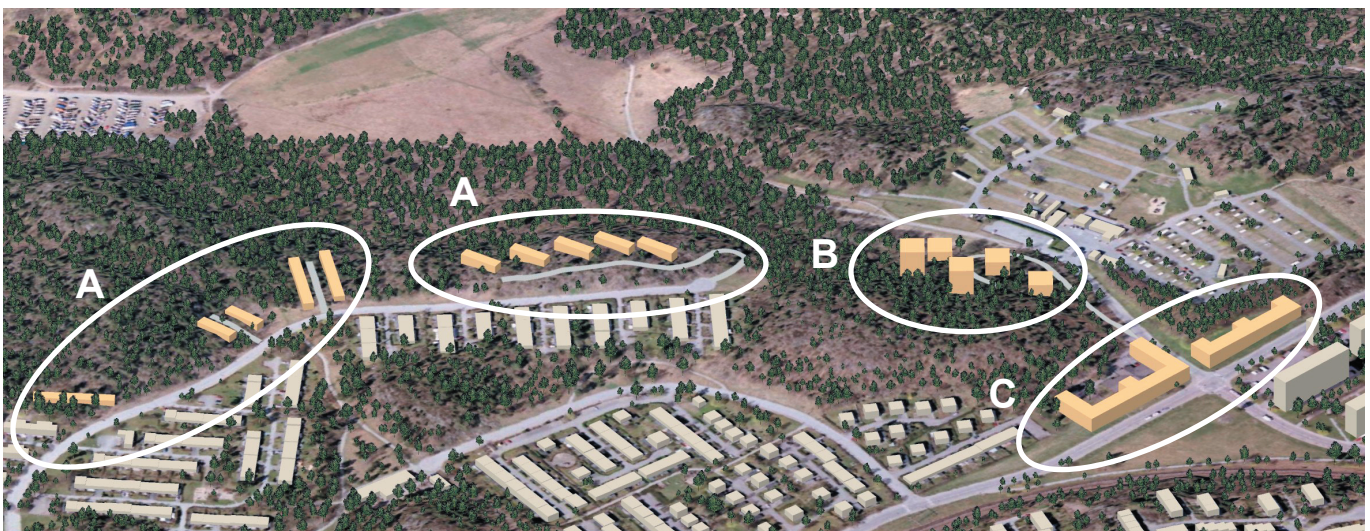
C. Längs Ålgrytevägens västra sida föreslås två lamellhus i 4 våningar, med skyddade gårdar mot väst. En förutsättning för exploatering är att befintlig kraftledning grävs ned.



situationsplan



Värdelinje - område 8



Område 9

Längs Ålgrytevägen

A. Kring marken som idag är en grusad parkering norr om Ålgrytevägen föreslås en radhsugrupp infogas i terrängen och vegetationen. En förutsättning för exploatering är att befintlig kraftledning grävs ned.

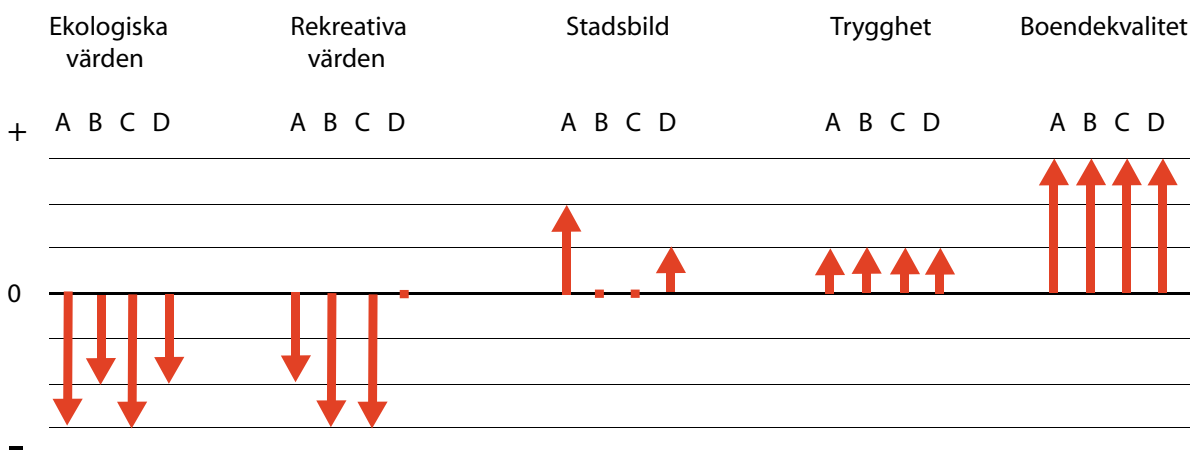
B. Fem punkthus i fyra våningar föreslås väster om bebyggelsen längs Ålgrytebacken och vid entrén till Bredängs badväg. Vid Ålgrytebackens parkeringsdäck föreslås ett punkthus i åtta våningar.

C. Längs en ny väg som anläggs längs sluttningen norr om Ålgrytevägen föreslås fem punkthus i souterräng trappa ned mot vattnet.

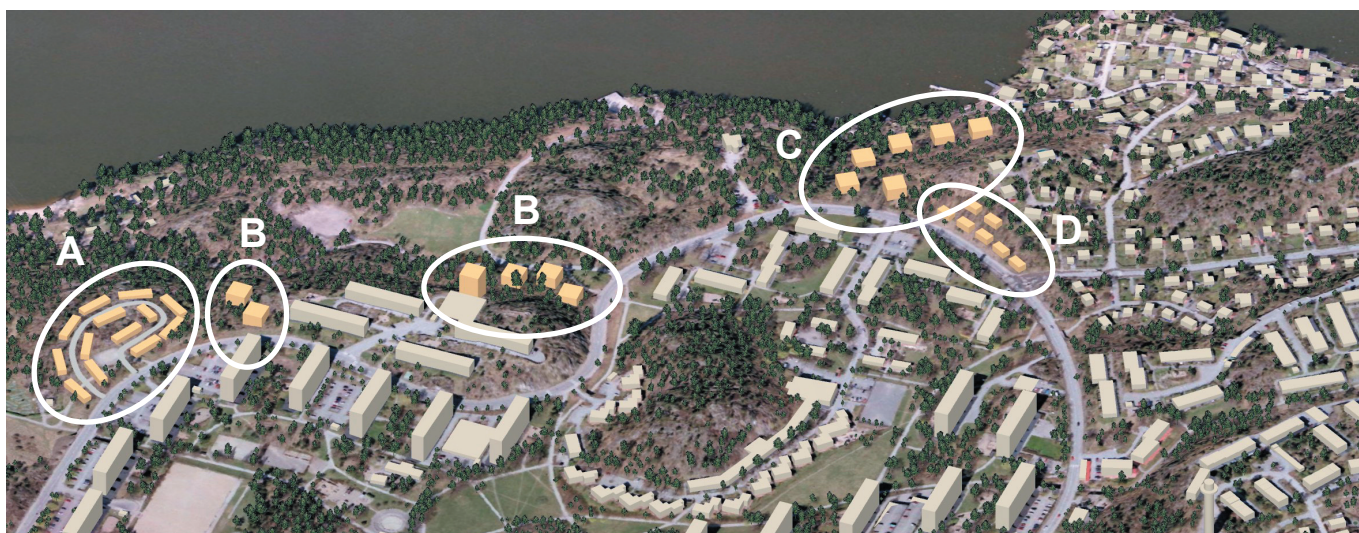
D. Mellan Mälarhöjdens villor och Ålgrytevägen föreslås sju parhus.



situationsplan



Värdelinje - område 9



V Konsekvenser

Miljöredovisning

Behovsbedömning

Enligt MB 6 kap. inkl. förordningar och PBL 5 kap ska alla detaljplaner behovsbedömas i ett tidigt skede av processen för att avgöra om planen medför en betydande påverkan på miljön. I förordningen finns inget krav på att behovsbedöma eller miljöbedöma ett områdesprogram. Det är dock en fördel för kommande samrådsskeden i planprocessen att göra en behovsbedömning i programskedet.

Staden bedömer att områdesprogrammet och dess konsekvenser kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Ställningstagandet har sin utgångspunkt i det kunskapsunderlag som finns tillgängligt i detta skede samt kriterierna i bilaga 2 och bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905).

De främsta skälen är att många människor berörs och flera stadsdelar förändras. Programmet är därmed av stort allmänt intresse både när det gäller påverkan från trafik (trafikmängder, luft- och ljudkvalitet) och ianspråktagande av värdefull grönstruktur.

Då det främst är den sammantagna effekten av hela programmet som motiverar bedömningen om betydande miljöpåverkan, är det inte troligt att enskilda detaljplaner kommer bedömas som att de kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Strategisk miljöbedömning

En strategisk miljöbedömning har gjorts som beskriver miljöpåverkan på en översiktlig nivå för att föra in kunskaper om miljöns förutsättningar och programmets miljöeffekter tidigt i planeringsprocessen.

I den strategiska miljöbedömningen för områdesprogrammet har särskilda delområden/projekt pekats ut, där fortsatt utredning av vissa miljöaspekter kan komma att krävas. En fortsatt avgränsning av eventuella miljökonsekvensbeskrivningar behöver dock göras inför varje etapp. Behovsbedömningen har inte tagit ställning till betydande miljöpåverkan ur kultur- och risksynpunkt, frågor som kan komma att behöva studeras i kommande detaljplaner.

Programmet har ett antal miljöfrågor som är viktiga att följa upp inom detaljplanarbetet, även om kommande detaljplaners genomförande inte bedöms innebära en sådan betydande miljöpåverkan som

avses i MB 6 kap och PBL 5 kap. I det fortsatta detaljplanearbetet kommer en särskild handling som beskriver enskilda detaljplaners miljömässiga påverkan att tas fram enligt policybeslut i Stockholm stads kommunfullmäktige. Handlingen kommer utarbetas efter underlag från Miljöförvaltningen, som bedömer vilka frågor som är mest väsentliga att utreda.

Den följande redovisningen av konsekvenserna för miljön är en sammanfattning av den strategiska miljöbedömningen.

Konsekvenser för naturvärden

En stor del av den planerade bebyggelsen föreslås inom befintliga bebyggelseområden på redan exploaterad mark som till exempel utmed Skärholmsvägen och på parkeringsytor. Den natur som berörs här består främst av gräsmarker. Dock består några hektar av särskilt värdefulla biotoper. Dessa biotoper har ett lokalt värde som kräver hänsyn. Exploateringar i befintliga bebyggelseområden kommer i liten eller ingen utsträckning att påverka den biologiska mångfalden i stort.

Den bebyggelse som provas mot Sätmaskogen innebär att ett stort naturområde som definierats som ett ekologiskt kärnområde påverkas. Av den föreslagna exploateringen ligger cirka 12 hektar i kärnområdet Sätmaskogens östra kant. Ungefär hälften av denna mark består av särskilt värdefulla biotoper belägna i ett ekologiskt bra sammanhang (omgivet av grönska). Innehållet av särskilt värdefulla biotoper i kärnområdet Sätmaskogen minskar då med 6 procent. Kärnområdets totala yta krymper med 5 procent. Den norra delen av naturområdet mot Mälarhöjden smalnas av i en redan smal del och spridningsfunktionen försämras. Tre mycket viktiga parametrar



berörs (storlek, kvalitet och läge/sammanhang). Tillsammans är de viktiga förutsättningar för en hög biologisk mångfald.

Genom att Sätmaskogen skyddas som naturreservat kommer det att finnas goda förutsättningar för fortsatt hög biologisk mångfald. Förutsättningarna påverkas av hur området avgränsas och vad som händer med betydelsefulla spridnings- och buffertzoner till området.

Konsekvenser för rekreation och landskapsbild

Allvarligast konsekvenser från rekreationssynpunkt får den bebyggelse som föreslås i anslutning till Sätmaskogens viktigare entréer, där den kan befaras begränsa tillgängligheten. Stor risk för försämrad tillgänglighet finns också vid den regionalt betydelsefulla Vårbergstoppen, där den föreslagna bebyggelsen ligger vid en av entréerna. Denna bebyggelse påverkar även tillgången till bostadsnära ytor för promenader, bollek mm.

Lokalt kan några av de föreslagna lägena orsaka negativa konsekvenser, där exempelvis bollplan och tennisbana tas i anspråk eller där bostadsnära grönområden påverkas. Hur stora effekterna blir måste undersökas närmare i samband med att mer ingående studier görs av befintliga kvaliteter samt behov och önskemål hos de boende.

Landskapsbilden påverkas av naturliga skäl i flera av de föreslagna nybyggnadsområdena. Huruvida påverkan är positiv eller negativ är i många fall svårt att bedöma i detta översiktliga och tidiga planeringskede. Huvuddelen av den bebyggelse som föreslås längs Skärholmsvägen kommer sannolikt att medföra en betydande positiv påverkan på landskaps-/stadsbild, medan några av de bebyggelseområden som föreslås i Sätmaskogens omedelbara närhet kan riskera att påverka landskapsupplevelsen negativt.

Konsekvenser för ljudkvalitet

Programområdet är starkt påverkat av trafikbuller. På Skärholmsvägen som idag är 4-filig, är trafikmängden mellan 10 000-15 000 fordon/dygn. Hastigheten är 70 km/timme. De ekvivalenta bullernivåerna på Skärholmsvägen, Bredängsvägen och Vårbergsvägen ligger på mellan 66-70 dBA. Vid E4/E20 överstiger de ekvivalenta ljudnivåerna 75 dBA. Det innebär att många som bor längs med Skärholmsvägen, Bredängsvägen och Vårbergsvägen idag störs av höga ljudnivåer.

I programmet planeras ombyggnad av Skärholmsvägen och Bredängs trafikplats. Murmästarvägen byggs om och förlängs i etapp två och Eksätravägen tas bort. Programmet innebär att Skärholmsvägen avlastas. Trafikmängden beror till stor del på om Murmästarvägen förlängs. Vid bostadsbebyggelse tillkommer annan trafik. Enligt trafikutredningens olika scenarier för Skärholmsvägen blir trafikmängden lägre (5 000-10 000 fordon/dygn) eller ungefär samma (10 000-15 000 fordon/dygn) men med lägre hastighet.

Trots omledning av trafik och förändringar av Skärholmsvägen kommer trafiknivåerna bli fortsatt höga. Trots en sänkning av hastigheten och avsmalnad gatubredd kommer de ekvivalenta ljudnivåerna troligen att överstiga 65 dBA, särskilt för de övre våningsplanen.

Lamellhus ger möjlighet att skapa genomgående lägenheter med tillgång till tyst sida där balkonger och uteplatser kan förläggas.

Bebyggelse vid Skärholmsvägen skapar tystare boendemiljö för redan befintliga bostadsområden innanför Skärholmsvägen. Vid Bredängs trafikplats kan bullernivåer bli höga för planerade bostäder närmast trafikplatsen.

En förutsättning för att minimera bilresor och därmed bullerstörningar från trafik är att områdena är välförsörjda med kollektivtrafik och service för att minimera resandet (daghem, skolor, affärer, bussar, tvärbana och tunnelbana). Till exempel påverkas området positivt av en ny spårvägsförbindelse.

Utmed E4/E20 är bullernivåerna mycket höga och överskrider i dag riktvärden. Det mesta pekar på att bullernivåer fortsätter att öka då trafiken på E4 ökar. Även med Förbifart Stockholm beräknas trafiken öka på E4/E20 förbi området dock med en ändrad riktningsfördelning.

Konsekvenser för luftkvalitet

Luften i programområdet innehåller relativt höga halter av luftföroreningar. Luftkvaliteten i området påverkas främst av trafik på E4/E20 och Skärholmsvägen.

På grund av att partiklar påverkar människors hälsa allvarligt finns miljökvalitetsnormer för partiklar PM10. På E4/E20 är halterna av PM10 mycket höga, över de 50 microgram/m³ som är gränsen för miljökvalitetsnormen. Det mesta pekar på att halterna fortsätter att öka. I området närmast vägen, mellan E4/E20 och Skärholmsvägen ligger halterna på 39-50 microgram/m³. I övriga området ligger värdena mellan 27-39 microgram/m³.

I programmet planeras ombyggnad av Skärholmsvägen till stadsgata och omledning av trafik till Murmästarvägen. Programmet innebär att Skärholmsvägen avlastas. Trafikmängden beror till stor del på när Murmästarvägen förlängs. Vid bostadsbebyggelse tillkommer annan trafik. Enligt trafikutredningens olika scenarier för Skärholmsvägen blir trafikmängden lägre (5 000-10 000) eller ungefär samma (10 000-15 000 fordon/dygn) men med lägre hastighet.

Trots omledning av trafik och förändringar av Skärholmsvägen kommer trafiknivåer att bli fortsatt höga. Ett område som kan bli kritiskt är vid Bredängs trafikplats.

Trafikmängden i kombination med utformning av vägens närmaste omgivning samt gaturummens form och slutenhet (ventilationsförhållanden) har mycket stor betydelse för halterna av luftföroreningar. Generellt för exploatering vid Skärholmsvägen blir luftkvaliteten sämre jämfört med idag då genomluftningen minskar av byggnader invid vägen och minskad gatubredd. Enkelsidig bebyggelse längs Skärholmsvägen är bättre ur luftsynpunkt än om bebyggelsen görs dubbelsidigt. Genom en förlängning av Murmästarvägen ökar möjligheten att minska trafiken på Skärholmsvägen och därmed lägre halter av luftföroreningar för bostäder längs vägen.

I områden vid Sätmaskogen och i bostadsområdena i Bredäng - Sättra - Skärholmen - Vårberg kommer bebyggelse troligen inte att leda till höga värden av partiklar på berörda platser.

Luftkvaliteten i programområdet påverkas även i hög grad av vad som händer i den regionala trafik-

planeringen och fortsatta utbyggnader längs E4/E20 och med Förbifart Stockholm. Enligt trafikanalysen kommer förbifarten att avlasta E4/E20. Det lokala gatunätet med främst Murmästarvägen och Skärholmsvägen påverkas av utvecklingen på E4/E20 och förbifarten. Trafikmängden kan riskera att öka i området med ökad trafik i framtiden på E4/E20 trots att förbifart Stockholm beräknas avlasta E4/E20, vilket kommer ge högre partikelhalter inne i området och ökade halter på antingen på Skärholmsvägen eller på Murmästarvägen.

Detaljplaner där luftkvalitet särskilt bör uppmärksammas är vid områden längs Skärholmsvägen, där halterna ligger kring eller strax under normvärdet och där planläggningen kan befaras innebära att koncentrationer ökar genom att utluftningen minskar. Här kan till exempel både inneslutningar av gaturum och skapande av tunnelmynningar bidra till försämringar. Även planer som medför en påtaglig trafikökning och ger tydliga ökningar av föroreningshalter bör särskilt uppmärksammas om de ligger i områden där halterna ligger kring och strax under normvärdet.



Integrationskonsekvenser

Bakgrund

Stockholm stad antog 1997 ett integrationsprogram. I programmet finns visioner och mål för kommunens olika förvaltningar. Stadsbyggnadsnämnden har ett särskilt ansvar för visionen att skapa attraktiva stadsdelar för alla invånare. Bland de åtgärder som ska vidtas enligt programmet återfinns ett uppdrag till stadsbyggnadsnämnden att i viktiga detaljplaner göra en konsekvensbeskrivning av hur planen kan tänkas påverka integrationen. Med utgångspunkt från detta ska integrationskonsekvensbeskrivningar (IKB) införas i planeringsprocessen.

Integrationsprogrammets mål är att alla ska kunna bo i levande, trygga och attraktiva stadsdelar. För enkelt kan man säga att det handlar om en strävan efter att motverka ensidiga boendemiljöer och istället skapa varierade bostadsområden där människor med olika bakgrund, erfarenhet och status kan leva tillsammans. Men inte minst viktigt är att boendemiljöerna, oavsett var i staden de är lokaliserade, ska ge möjligheter för de boende att leva ett tillfredsställande vardagsliv med allt vad det innebär av tillgång till service, offentlighet och sociala relationer. En blandad boendemiljö kan främja detta, men integrationen främjas inte för blandningens egen skull.

Segregation - integration

Begreppen 'segregation' respektive 'integration' handlar om olika frågor. Segregation handlar om hur olika befolkningsgrupper fördelar sig i rummet och i vilken mån vissa grupper med vissa egenskaper (eller resurser) bor avskilda från andra. Integration däremot handlar om olika gruppers förhållande till samhället i form av deltagande och tillhörighet.

Segregation kan vara ett uttryck för bristande integration, men segregation måste inte leda till bristande integration i samhället. Exempelvis kan en person bo segregerat i en stadsdel med en stor övervikt av en befolkningsgrupp, men ändå vara välintegrerad i samhället, i form av arbete, tillhörighet mm. Ökad integration leder inte med nödvändighet till att segregationen upphör eller minskar. Dock är det troligen så att segregationens effekter, när den inte är självvald, ofta handlar om social utestängning och att individernas möjligheter till integration därmed minskar.

Boendet och boendemiljön har en central betydelse för människors levnadsvillkor och deltagande

i samhället. Bostaden och boendemiljön utgör i hög grad den plattform utifrån vilken vi går ut och möter världen. Att människor har tillgång till ett bra boende är av största vikt för att man ska kunna klara andra centrala delar av livet, t ex utbildning, hälsa och arbete.

Integrationsprocessen i boendet bör ske utgående från ett synsätt där alla ges en likvärdig rättighet. Olika befolkningsgrupper (både majoritet och minoriteter) och bostadsmarknadens olika aktörer bör rätta sig efter varandra i en ömsesidig process grundad i en ömsesidig respekt. Negativa attityder mot det främmande måste bytas ut mot respekt för olikheter för att delaktighet och medansvar ska möjliggöras för alla.

Tillträde till bostadsmarknaden, möjlighet att göra boendekarriär samt risken att falla ur marknaden är inte lika för alla. De ekonomiska förutsättningarna har alltid och kommer alltid att vara olika. Vad som måste fokuseras på för att skapa ett mer integrerat samhälle är därför snarare att alla, utifrån de förutsättningar, resurser och behov de har, behandlas på samma sätt och att olikheter måste tolereras och respekteras i alla miljöer och sammanhang.

En faktor som inverkar menligt på integrationen i ett område är graden av rädsla att röra sig i området. Rädda människor deltar inte lika aktivt i områdets offentliga liv utan drar sig undan i sina bostäder. Ett område kan till större delen befolkas av välintegrerade invånare men ändå framstå som osäkert och dåligt integrerat om befolkningen till stor del ogärna uppehåller sig i området utan förlägger sitt deltagande i samhället utanför området.

Konsekvensbeskrivning av förslaget till områdesprogram

Inverkan av ny bebyggelse på integrationen kan fokuseras i tre frågeställningar:

- förbättrar de nya bostäderna boendemiljön och därmed ger förutsättningar för en ökad integration?
- skapas nya offentliga platser för ett integrerande stadsliv?
- ökar förslaget tryggheten i området?

Tillförandet av attraktiva bostäder och att mindre attraktiva trafikmiljöer byggs bort förbättrar boendemiljön i sin helhet. En förutsättning för detta är att nya bostäder i t ex naturnära lägen inte tar i anspråk mark som i hög grad försämrar boendemiljön för de befintliga husen. Med de valda platserna för ny bebyggelse bedöms dessa ge ett väsentligt större tillskott än den befarade förlusten av boendemiljö för de befintliga husen.

Förstärkning av områdets attraktivitet främjar i sig en högre grad av integration, dels genom att områdets status stärks, dels genom att möjlighet till boendekarriär inom området ökar. Att behålla de som gör boendekarriär inom området är en av de viktigaste källorna till ökad integration.

Bostäder som tillkommer längs Skärholmsvägen påverkar integrationen på två sätt. De innebär att oattraktiva trafikmiljöer försvinner vilket ökar attraktiviteten för hela området medan de inte utgör ett självklart tillskott för boendekarriär inom området. Det är därför av extra stor vikt att standarden på dessa bostäder inte tillåts bli för låg och att andelen lokaler längs gatan uppnår en viss kontinuitet för att tillskottet av stadsboulevarden kan fungera som det nya integrerande elementet.

Integrationen i området förväntas påverkas positivt genom den ökade blandning av upplåtelseformer och bostadskategorier som förslaget innebär. Det ger i sin tur förutsättning för en ökad blandning av befolkningsgrupper som i högre grad speglar samhället som helhet och därför påverkar integrationen positivt genom ökad möjlighet till kontakt.

Tryggheten i området bedöms påverkas positivt dels genom att en ökad status leder till ökat kvarboende och därmed social stabilitet dels genom att nya offentliga platser och stråk förstärker det offentliga livet i området.



Barnkonsekvenser

Kommunfullmäktige har antagit ”En god stad för barnet - Reviderat handlingsprogram för Stockholms stad 2004-2008.” Handlingsprogrammet är en tolkning av barnkonventionen mot bakgrund av de lokala förhållandena i Stockholm, och ett redskap för hur staden ska integrera barnkonventionen i sina verksamheter.

Förslaget till områdesprogram påverkar barn en dels i den befintliga miljön och dels genom den tillkommande bebyggelsen. I den tillkommande bostadsmiljön förutsätts att en säker och kreativ barnmiljö åstadkoms i varje enskilt projekt.

I den befintliga miljön bedöms konsekvenserna ur tre aspekter; tillgången till ytor för spontana aktiviteter, säkerheten och den kreativa miljön.

Förslaget innebär att en del ytor för spontanspel, framför allt i form av gräsytor, ianspråk tas. Samtidigt skapas en variation i stadbilden med nya möjligheter till andra former av lek och spel. Sammantaget bedöms förslaget inte innebära någon väsentlig förändring av möjligheten till spontana aktiviteter.

Trafiksäkerheten bedöms öka genom en tydligare definition av gatumiljöerna kombinerat med en sänkt hastighet. Samtidigt minskar trafiksäkerheten genom att området tillförs ett antal blandade trafikmiljöer. Alla möjligheter till separata förbindelser behålls emellertid varför denna påverkan blir begränsad till de nya miljöerna. Sammantaget bedöms trafiksäkerheten påverkas positivt ur barns synvinkel. Tryggheten för övrigt förväntas öka genom den möjlighet till ökad social kontroll som den tätare stadsmiljön för med sig.

En ökad mångfald i stadsmiljön med en viss möjlighet till blandning av verksamheter och bostäder och tillförandet av en ny årsring av bostäder skapar förutsättning för en ökad identitetsspannande hemkänsla i området som i hög grad påverkar barnen, den grupp som inte ”bara bor” i området utan utgör dess främsta nyttjare.

VI Fortsatt arbete

Detta program utgör en ram för utvecklingen i området. Förtätningar inom bebyggelseområdena förutsätts tillkomma och prövas mot befintlig bebyggelsestruktur. Fördjupade program stadsdelsvis kan komma att krävas om förtätningen inom någon stadsdel föreslås bli omfattande eller radikalt bryter med rådande struktur.

Tidplan

Programsamråd	2 kv	2006
Ställningstagande i SBN	3 kv	2006

Efter att programmet godkänts kan de olika byggnadsprojekten delas upp i olika detaljplaner. Dessa kommer att arbetas fram successivt under flera år.

En utbyggnad av bostäder längs Skärholmsvägen kräver en tydlig utbyggnadsordning av Skärholmsvägens ombyggnad för att bli ett trovärdigt alternativ som attraktivt boende. av särskilt vikt är att en tydlighet finns vad gäller Bredängs trafikplats genomförande för att bryta motorvägskänslan och markera inträdet i en mer stadslik miljö.

Genomförande

Stockholm svarar för utbyggnaden av nya allmänna gator och ombyggnaden av Bredängs trafikplats samt Skärholmsvägen.

SL svarar för utbyggnaden av snabbspårvägen.

Stadens kostnad för utbyggnad av Skärholmsvägen, inklusive första etappen av Murmästarvägen, har uppskattats till 350 milj kr.

Kostnaden för en utbyggnad av Murmästarvägen etapp 2 har beräknats till 80 milj kr.

Kostnaden för ombyggnad av Vårbergsvägen har beräknats till 60 milj kr.

Markförläggning av kraftledningen från Bredäng transformatorstation till Mälarhöjdsbadet utreds av staden och Fortum.

Stadens intäkter av föreslagna bostadsbyggnationer kan översiktligt beräknas till 350 milj kr. Intäkter för nya verksamhetstomter söder om Skärholmsvägen tillkommer.

Medverkande

Programmet har utarbetats av Inge Almqvist och Maria Modig, Ytterstadsavdelningen, Stockholms stadsbyggnadskontor. I arbetet har även Katarina Borg, Kristina Almquist Wikström och Marie-Louise Öberg från stadsbyggnadskontoret samt Christina Wikberger från miljöförvaltningen deltagit.

Foton och illustrationer

I rapporten redovisade fotografier har tagits av stadsbyggnadskontoret och Skärholmens stadsdelsförvaltning.

Illustrationer i trafikavsnitten är gjorda av WSP Samhällsbyggnad. Övriga illustrationer är gjorda på stadsbyggnadskontoret.

