

Handläggare
Erik Hammarström
08-508 260 25**Till**
Trafiknämnden
2017-11-23

Samråd för förslag till program för Stora Sköndal. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende program för Stora Sköndal.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Stora Sköndal. Programmet prövar möjligheten att bygga 4000-6000 nya bostäder och 1000-2000 arbetsplatser på Stiftelsen Sköndals mark. Utöver bostäder och arbetsplatser föreslås service i form av nya skolor och förskolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt nya allmänna gator och parker. Målet är att skapa en stadsdel för alla genom en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer. Stadsmiljön ska vara socialt och fysiskt inkluderande med så liten påverkan på natur- och kulturmiljö som möjligt. Trafikkontoret ser positivt på en utveckling av denna del av staden med nya bostäder

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 25
Växel 08-508 272 00
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

och arbetsplatser och välkomnar ambitionen att bättre knyta programområdet till omkringliggande bebyggelse. Programförslaget är väl genomarbetat och ligger i linje med målen i framkomlighetsstrategin genom att de yt- och kapacitetsstarka trafikslagen prioriteras.

Remissen

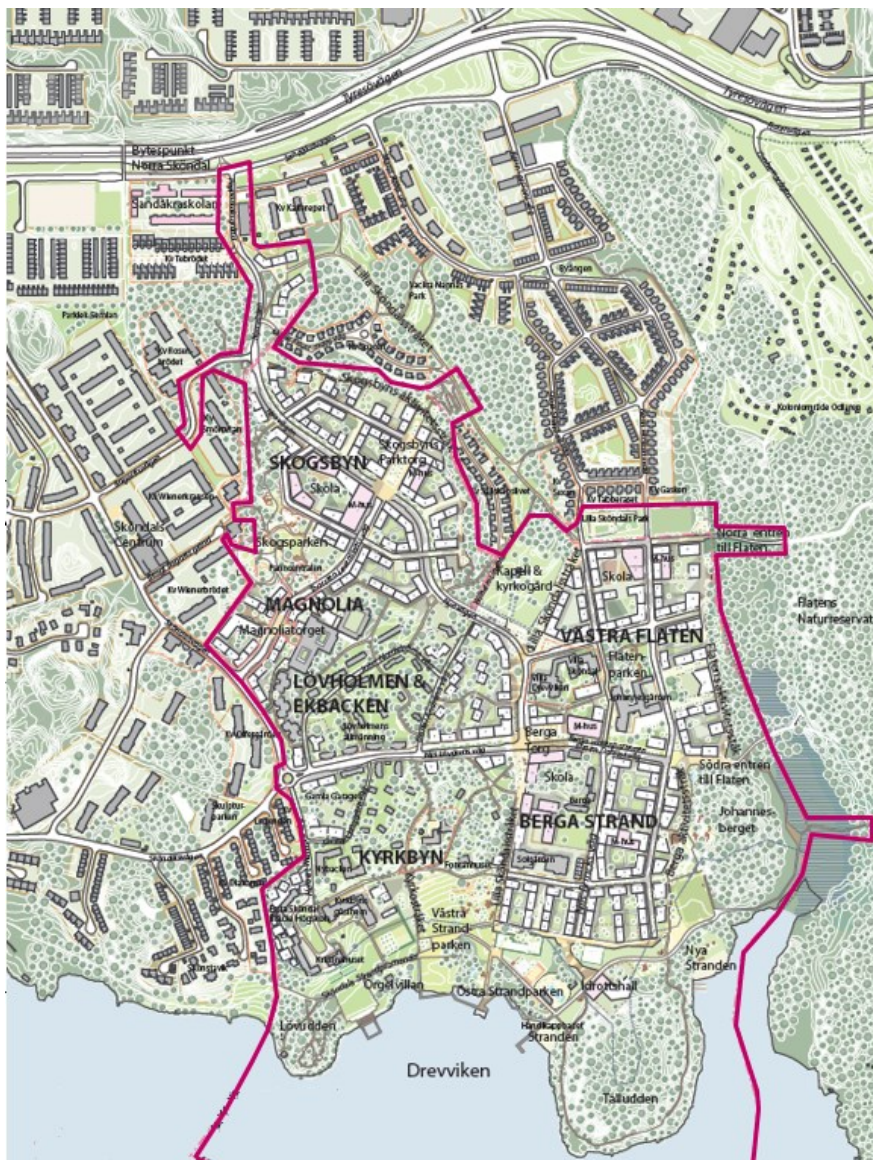
Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett programförslag för Stora Sköndal:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2015-14204>

Stadsbyggnadskontoret har arbetat fram programförslaget tillsammans med miljöförvaltningen och trafikkontoret. Remisstiden sträcker sig till 2017-09-26, trafiknämnden har dock fått förlängd svarstid till 2017-11-27.

Programmets syfte är att beskriva hur Stora Sköndal kan utvecklas med nya bostäder och arbetsplatser i enlighet med den reviderade översiktsplanen. Programmet svarar mot det växande bostadsbehovet och bristen på arbetsplatser i söderort. Vidare läggs fokus på hur området kan integreras i den omkringliggande stadsväven och kopplas till omkringliggande stadsdelar. Programmet ska ligga till grund för kommande detaljplaner med en utbyggnad av Stora Sköndal till år 2035.

Programmet föreslår att ca 4400 nya bostäder och ca 1500 nya arbetsplatser byggs på stiftelsen Stora Sköndals mark mellan Flatens naturreservat och Sköndals centrum ned mot Drevviken. Vidare planeras för nya äldreboenden, tre skolor, idrottshall samt ett utbyggt campus med gymnasium och högskola. Området blir varierat genom olika upplåtelse- och boendeformer, lägenhetsstorlekar och hyresnivåer.



Figur 1. Strukturplan över programområdet

Sköndal är idag avgränsat från närliggande stadsdelar genom Tyresövägen och Nynäsvägen. För att underlätta för hållbara resor föreslås bättre kopplingar mot omgivningen än idag. Programområdet får därför två huvudgator som kopplar mot Sköndalsvägen i väster. Vidare så anläggs en ny huvudgata i nord-sydlig riktning som ansluter till Sandåkravägen i norr via Pepparkaksgränd. Dessa stråk är anpassade för busstrafik. Lokalgator ansluts till befintliga gator i Lilla Sköndal och en lokalgata kopplas till Bagarfruvägen vid Sköndals centrum. Vidare testas en ny gatukoppling avsedd för kollektivtrafik, gång och cykel mot Orhemsvägen i Flatens naturreservat.

Samtliga huvudgator får separerade cykelbanor med huvudstråksstandard enligt stadens cykelplan. Även flera av

lokalgatorna som ansluter till befintliga stråk eller större målpunkter får cykelbanor. På övriga gator föreslås cykling i blandtrafik. I randen mot skogsbrynet föreslås gator med låg hastighet för biltrafiken som utformas för att vara attraktiva för fotgängare och cyklister.

Ett flertal nya torgbildningar och allmänna parker föreslås i området. Rekreatiionsstråk och naturområden finns i direkt anslutning till bebyggelsen.

Hälften av bilparkeringen till bostäderna lokaliseras till fem så kallade M-hus fördelade över området. Detta är byggnader avsedda för möten, miljö och mobilitet. Resterande parkering hamnar i kvartersgemensamma parkeringsgarage. P-tal redovisas inte i programmet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på en utveckling av denna del av staden och välkomnar ambitionen att bättre knyta programområdet till omkringliggande bebyggelse och gatunät. Programförslaget är väl genomarbetat och ligger i linje med målen i framkomlighetsstrategin genom att prioritera de yt- och kapacitetsstarka trafikslagen.

Gator och trafik

Det är viktigt att en trafikanalys som beskriver den föreslagna exploaterings effekter på befintligt bilvägnät genomförs. De analyser som har genomförts under arbetet är för grova för att kunna beskriva påverkan på befintliga trafikplatser. Särskilt trafikplats Gubbängen som redan idag har kapacitetsproblem och där köer kan få effekter på det regionala vägnätet bör studeras. Lämpligtvis genomförs en mesoanalys som närmare beskriver hur kösituationen förändras med den biltrafik som programområdet alstrar. I det fortsatta arbetet behöver konsekvenserna för Sköndalsvägen som får ta emot en stor andel av trafiken från den nya bebyggelsen undersökas närmare. Närmare förslag på åtgärder för hur denna trafik ska hanteras måste tas fram.

Kartan med prognosticerade flöden för biltrafiken under programmets konsekvensavsnitt bör förtydligas med vilket år som illustrerade trafiksiffror förväntas och att de bygger på en prognos med en trafikökning i staden i stort. Risken finns annars att kartan

ger sken av att utvecklingen i Sköndal ensamt står för det ökade trafikarbetet på befintliga gator i närområdet.

Nya gator inom programområdet delas upp i huvudgator, lokalgator och lågfartsområden. Under avsnittet ”Mobilitet” beskrivs utformningen av lågfartsgator. Kontoret ser positivt på att lokalgator planeras för låg hastighet. Däremot anser kontoret inte att programmet bör beskriva hur dessa ska utformas då detta beror på vilken reglering som väljs. Det är bättre att behålla ambitionen för gatorna men att lämna utformningsfrågorna till projekteringen.

Gällande de sektioner som presenteras så anser kontoret att angöringszonen på gator som trafikeras av buss bör få 2,5 meters bredd för att säkra framkomligheten för kollektivtrafiken. Detta på grund av att en del varuleveranser med större bredd än en personbil kan förväntas angöra längs kantstenen vilket kan leda till att körytan blir för smal för busstrafiken, särskilt under vintertid. Måtten i sektionerna behöver studeras i detalj i det fortsatta arbetet.

Utformningen av korsningarna där programområdet länkar till befintligt gatunät behöver undersökas närmare.

Gång och cykel

Kontoret ser positivt på att programmet prioriterar de kapacitetsstarka färdmedlen gång och cykel samt ambitionen att dessa trafikslag ska få ett genare och tätare nät än biltrafiken.

Det bör finnas separerade gång- och cykelbanor till större målpunkter för barn och unga som skolor och idrottshallar vilket också lyfts fram i stadens plan för säkra och trygga skolvägar. Barn har svårare än vuxna att interagera med övrig trafik och därför är det olämpligt att planera för blandtrafiklösningar på dessa platser.

I trafikutredningen står en planeringsinriktning om att cykelbanorna längs gatorna i området ska vara enkelriktade. Kontoret anser att frågan om cykelbanorna ska vara enkelriktade eller dubbelriktade inte bör avgöras i detta skede.

Kollektivtrafik

Med tanke på områdets läge i utkanten av staden är en välutbyggd kollektivtrafik en förutsättning för att inte bygga in ett bilberoende i området. En förlängning av tunnelbanan från Skarpnäck skulle få störst effekt men även snabba direktlinjer till Gullmarsplan genom området och lokalbussar till tunnelbanestationer samt handelsområden i omkringliggande stadsdelar är en viktig pusselbit. Det är

därför positivt att den föreslagna gatustrukturen i programmet möjliggör trafikering med buss och tillåter gena kopplingar till befintligt gatunät samt till bussbytespunkt Norra Sköndal. I det fortsatta arbetet måste gatusektioner som erbjuder tillräcklig bredd för busstrafikens framkomlighet och nya hållplatslägen tas fram.

Parkering

Den föreslagna lösningen med bilparkering i ett fåtal separata M-hus istället för garage under husen samt enbart angöring på gatumark gör alternativet att gå, cykla eller åka kollektivt mer konkurrenskraftigt. Detta borgar för ett hållbart resande.

Trafikkontoret förutsätter att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram i det fortsatta arbetet med detaljplaner.

Kontoret vill klargöra att det inte är möjligt att reservera parkeringsplatser på gatumark för bilpooler med nuvarande lagstiftning.

Grönblå struktur

Idag råder det brist på parkmark som staden har rådighet över inom området. Stora delar av de föreslagna kvartersparkerna ligger på mark som stiftelsen vill hyra ut till staden. Kvartersparkerna Berga och Flatens aktivitetsstråk samt den del av Stadsdelparken som inte är odling eller idrottsmark är avgörande för att kunna nå målet med närhet till allmän platsmark. Det finns risk att parkinvesteringar uteblir då staden inte kommer att äga marken. Ytornas utformning är viktig för att Berga och Flatens aktivitetsstråk ska bli just aktivitetsstråk och inte baksidor mot en upplevelsemässigt otrygg och otillgänglig natur. Möjligheten att röra sig längs dessa aktivitetsstråk och tillgängligheten till Flatens naturreservat garanteras inte då ingen mark säkrad för allmän passage föreslås inom den arrenderade markytan.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer vad som ska anses som tillräckligt stor och lämplig friyta för lek och utevistelse vid skolor och förskolor. De föreslagna måtten i programmet ligger under 40 m² vilket minskar möjligheten till välfungerande gårdar.

Rekommenderat minimimått bör anges i programmet. Storleken på skolgårdar och förskolegårdar är satta till 20 kvm/barn i stället för 30-40 kvm bland annat med hänvisning till närliggande natur och park på stiftelsens mark. Staden kan inte garantera detta så länge staden inte äger marken.

Kontoret föreslår att mark som i föravtalet mellan exploateringskontoret och Stora Sköndal är satt till "Långsiktigt arrende till staden (förvaltas av Farsta stadsdelsförvaltning)" i stället blir parkmark. Odling bör ligga kvar på fastighetsmark. Idrottsförvaltningens mark bör vara samlad så att gränsdragningen blir tydlig för drift och underhåll.

Kontoret ser positivt på en minsta storlek på gårdarna om minst 20 kvm/bostad. Taken bör inte räknas in då dessa inte är lika tillgängliga och sällan tillåter längre kontinuitet för vegetation eller träd i större omfattning.

Det är viktigt med fungerande mötesplatser på allmän platsmark även under pågående byggtid. Grönytor bör hållas öppna för allmänheten under genomförandet och det måste vara tydligt vem som ansvarar för drift och underhåll.

Ekosystemtjänster får litet utrymme i programmet. Dessa bör samlas under en rubrik i handlingen för att visa på att frågan tas på allvar.

Planerna gällande dagvatten är mycket ambitiösa. Det är viktigt att detta säkras upp i det fortsatta arbetet. Kontoret undrar hur förorenad mark påverkar möjligheten till dagvattenhantering. Arbetet med dagvattenhantering bör ske i samarbete med arbetsgruppen för Lokala Åtgärdsprogram för Drevviken.

Dagvatten- och grönstrukturanalyser bör i utredningar räkna stiftelsens byggbara mark som hårdgjord då staden inte har rådighet över marken.

Drift och underhåll

Behovet av nya kommunaltekniska ytor nämns i trafikutredningen men bör även lyftas fram i programmet. Dessa är avgörande för att kunna sköta driften av de nya gatorna på ett rationellt sätt. Särskilt då inte alla gatusektioner lämnar plats för snövallar.

Gatubeläggningen på gator och torg bör utföras med tåliga material som är långsiktigt hållbara för att minska behovet av underhåll.

En trädplan behöver tas fram där träd som ska skyddas eller planteras ut är redovisade. Det är viktigt att inte bara se till antal träd utan även vilka tjänster de kan utföra. Placering och markförutsättningar är därför avgörande frågor.

Jämställdhetsanalys

Strukturen i området ger underlag och närhet till god kollektivtrafik. Detta tillsammans med en tät väv av gång- och cykelstråk ger förutsättningar för ett jämställt trafiksystem. Den föreslagna funktionsblandningen förenklar vardagen för boende i området och befolkar gaturummet under hela dagen. Detta bidrar till ökad trygghet och att fler vågar använda allmänna platser under dygnets alla timmar.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadskontoret som svar på program för Stora Sköndal.

Slut**Bilagor**

Länk till områdesprogram:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2015-14204>