



STADSBYGGNADS
KONTORET

A photograph of a horse paddock in a wooded area. Four horses are visible: a brown horse on the left, a dark horse in the center, and two brown horses on the right. They are behind a white fence. In the foreground, there is a muddy area with a large pile of hay. A red building is partially visible on the right. The background is a dense forest of tall trees.

PROGRAM FÖR NY RIDANLÄGGNING I SÄTRASKOGEN MAJ 2005

STADSBYGGNADSNÄMNDENS BESLUT

Den 13 maj 2004 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att genomföra programsamråd för del av fastigheten Sättra 2:1 i Sättra enligt stadsbyggnadskontorets startpromemoria.

PROGRAMSAMRÅDET

Programsamrådets syfte är att undersöka möjligheterna till nybyggnad av en ridanläggning i Sätterskogen. Samrådet är ett tidigt skede i den process som leder fram till en ny detaljplan. Samtliga beslut i detaljplaneprocessen fattas av politikerna i stadsbyggnadsnämnden och efter programsamrådets slut redovisas inkomna synpunkter och remissvar för nämnden för ett ställningstagande inför fortsatt planarbete. Under planprocessen ges, utöver programsamrådet, ytterligare två tillfällen att lämna synpunkter på förslaget.

Samråd om programmet pågår till och med den 17 juni 2005. Skriftliga synpunkter lämnas senast detta datum till: Stadsbyggnadskontoret, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholm. E-post: stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se

Programmet visas under samrådstiden dels i fyrranten i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4 på Kungsholmen, dels på Skärholmens bibliotek, Bredholmsgatan 4 under lokalernas ordinarie öppettider.

Öppet hus och samrådsinformation äger rum 2 juni 2005 mellan klockan 16 och 19 i Sätterskolan aula, Bogsättravägen 46.



Ridanläggningen sedd från Sättersgårdsvägen

Upplysningar och information om programmet lämnas av planarkitekt Monika Mundt-Petersen tel 08-508 266 22, e-post: monika.mundt@sbk.stockholm.se eller planchef Bengt Andrén tel 08-508 272 32, e-post: bengt.andren@sbk.stockholm.se



Planprocessen



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Stadsbyggnadsnämndens beslut	2
Programsamrådet	2

SAMMANFATTNING	4
-----------------------	----------

BAKGRUND

Gällande planer	5
Naturresevat	5

FÖRESLAGEN ANLÄGGNING

Lägesalternativ 1	7
Lägesalternativ 2	7

MILJÖKONSEKVENSER

Konsekvenser för boendemiljön

Allergener	9
Buller	9
Risk för utveckling av flugor och andra insekter	9

Konsekvenser för naturmiljö och biologisk mångfald

Värdefulla biotoper, skyddsvärda arter och spridningssamband	9
Näringsläckage	11
Rekreation och friluftsliv	11

Förslag till kompensationsåtgärder	10
---	-----------

TRAFIK OCH PARKERING

Alternativ 1	13
Alternativ 2	14

TILLGÄNGLIGHET	15
-----------------------	-----------

EKONOMISK BEDÖMNING	15
----------------------------	-----------

AVSLUTNING

Fortsatt arbete och kommande beslut	15
-------------------------------------	----

SAMMANFATTNING

Som del i stadens satsning på idrott för flickor har idrottsförvaltningen begärt planändring för att möjliggöra byggandet av en ny ridanläggning åt Mälarhöjdens ridskola. Den befintliga ridanläggningen är i stort behov av upprustning och utbyggnad, men har ont om plats i sitt nuvarande läge, varför en ny ridanläggning på annan plats har diskuterats i ett flertal år.

Enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 13 maj 2004 ska programsamråd genomföras för att pröva en ridanläggning på Sättraplatån. Under arbetet med programhandlingarna har stadsbyggnadskontoret funnit det lämpligt att i programsamrådsskedet studera flera alternativa placeringar av ridanläggningen i Sätmaskogen, varför två alternativ redovisas.

Alternativ ett är beläget intill anläggningens befintliga ridbana på Sättraplatån och alternativ två vid Sättravarvsvägen, inte långt från småbåtshamnen. Alternativ ett ger en samlad ridanläggning på platån, men närheten till bostadsbebyggelse kan ge problem med tillfarten till anläggningen.

Med lokaliseringsalternativ två förblir ridanläggningen utspridd, med ridbanan kvar på platån och övriga delar vid Sättravarvsvägen. Alternativ två samlar dock flera friluftsfunktioner till samma del av Sätmaskogen, med Sättravarvsvägen som tillfartsväg.

En miljökonsekvensbeskrivning visar att båda alternativen ger positiva effekter på boendemiljön, då avståndet till bebyggelse ökar från dagens ca 40 meter till ca 220 meter i alternativ 1 och 400 meter i alternativ 2. Buller från trafik kan dock förväntas öka något, framför allt i alternativ 1. Gällande riktvärden klaras.

Områdets naturvärden påverkas av båda alternativen, men alternativ 2 innebär ett något större intrång, då två värdefulla biotoper berörs. Dessutom påverkar alternativ 2 ett kommunalt värdefullt stråk för friluftslivet och tar oexploaterad naturmark i anspråk.

Riskerna för näringsläckage till mark och vatten ökar något jämfört med nuläget. Alternativ 2 är beläget närmare Mälaren och medför därför något större risker.

Inget av alternativen bedöms kunna försämra möjligheterna att inrätta naturreservat av Sätmaskogen enligt de förslag till avgränsning och syften som föreligger vid tillfället.

En utredning av trafiksituationen visar att tillfartsvägen till alternativ 1 kan sänkas vid Sättragårdsvägens vändplan, för att minska bullret för intillboende. Gång- och cykeltrafik kan inrymmas på samma utrymme som bilarna, med förbättrad belysning och hastighetsdämpande åtgärder. Infarten till alternativ 2 via Sättravarvsvägen är tyngre trafikerad och bör förses med en separat och väl belyst gång- och cykelväg.

Sätra ridanläggning ligger vid korsningen Sätragårdsvägen-Sätravarvsvägen och består idag av ett stall för ca 50 hästar, ett ridhus och några mindre rasthagar. Drygt 500 meter väster om anläggningen, på Sätraplatån, finns en uteridbana med kringtytor. Inom Sätra friluftsområde finns även befintliga ridstigar.

Diskussioner om möjligheterna att utveckla Sättra ridhus har under flera års tid förts mellan företrädare för Mälardalens ridskola, Mälardalens ryttersällskap, idrottsförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning, gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret. Genom åren har olika placeringar av ridanläggningen diskuterats, bl a på Sättraplatån och vid Sättravägen.

Enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 13 maj 2004 ska programsamråd genomföras för att studera möjligheterna att bygga en ridanläggning på Sätropolitån. Under arbetet med programhandlingarna har stadsbyggnadskontoret dock funnit det lämpligt att i programsamrådsskedet studera flera alternativa placeringar av ridanläggningen i Sätroskogen, varför två alternativ redovisas.

Gällande planer

beskrivs Sätterskogen som ett större naturområde med höga natur-, kultur- och rekreativevärden.

Sätraskogen ingår i den regionala Bornsjökilen och är av kommunfullmäktige utsett att bli naturreservat. Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till reservatsbeslut, som kommer att samrådas samtidigt med ett områdesprogram för Skärholmens stadsdelsnämndsområde. Enligt förslaget är en målsättning med naturreservatet att prioritera rekreation och fritid, vilket innebär att en ridanläggning är förenlig med syftet och kan rymmas inom reservatet.



*Ortofoto med alternativa
lägen för ridanläggningen*

FÖRESLAGEN ANLÄGGNING

Idrottsförvaltningens förslag består av en ny ridanläggning med ett stall för ca 50 hästar, två ridhus (ett med ridmått 20x60m och ett med ridmått 20x40m), foder-, gödsel-, och övriga biutrymmen samt en servicedel med lokaler för administration, drift, föreningsverksamhet, dusch och omklädnad. I förslaget ingår även rasthagar för hästarna och en parkeringsplats för ca 30 bilar.

ALTERNATIV 1

Området ligger i anslutning till den befintliga ridbanan, ca 500 meter väster om den befintliga ridanläggningen. Det föreslagna planområdet består av tre markytor, skiljda från varandra av kuperade skogspartier. Dessa markytor utgörs av ridbanans yta med biytor, en grusplan strax söder om ridbanan samt en yta uppe på platån som idag disponeras av stadsdelsförvaltningen för jord- och rishantering och lagring av parkinventarier.

Den befintliga uteridbanan och de ridstigar som redan finns i området integreras med den nya anläggningen. Då terrängen inte medger en helt samlad anläggning på en nivå, har olika placeringar av byggnader och hagar studerats. Dessa studier måste fortsätta under planarbetet, för att åstadkomma en välfungerande och tillgänglig anläggning med så liten negativ inverkan på naturområdet som möjligt.

ALTERNATIV 2

Det föreslagna planområdet ligger ca 400 meter norr om den befintliga anläggningen och består av en öppen plats, som förmodligen använts som åkrar eller betesmark, men som nu växer igen med sly. I mitten av området finns en dunge med större ekar, som avses bevaras och integreras i den nya anläggningen. Området omges i norr, söder och väster av blandskog och avgränsas i öster av Sät-ravarvsvägen, som leder ner till Sättra varv, med upplägningsplats för båtar. Ängen öster om vägen disponeras av Stockholms Kennelklubb.

En befintlig ridstig leder från planområdet till ridanläggningens uteridbana på Sättraplatån. Avståndet mellan anläggning och uteridbana blir ca 400 meter jämfört med dagens 600 meter.





*Alternativ 1, upplags-
platsen på Sättraplatån*



*Alternativ 2, vid Sättra-
varvsvägen*

MILJÖKONSEKVENSER

Enligt miljöförvaltningens underlag för miljökonsekvensbeskrivning är de viktigaste frågorna att belysa i en MKB hur närliggande bostäder påverkas av störningar och hur natur och rekreation påverkas av förändringen.

Konsultföretaget Ekologigruppen AB har på uppdrag av idrottsförvaltningen gjort en miljökonsekvensbeskrivning av de båda alternativen och jämfört dessa med ett nollalternativ, där ridhuset ligger kvar på sin nuvarande plats.

Konsekvenser för boendemiljön

Allergener

I publikationen Bättre plats för arbete (Boverket, Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen. Allmänna råd 1995:5) föreslås ett riktvärde för skyddsavstånd om 200 meter mellan ridanläggning och bostäder. Miljöförvaltningen gör med detta riktvärde som utgångspunkt en bedömning av lämpligt skyddsavstånd i varje enskilt fall.

Enligt en studie från Stockholms läns landsting kan hästallergen transporteras luftburet kortare sträckor, men exponeringen avtar snabbt med avståndet till stall. Då avståndet mellan ridanläggningen och bostäder i båda alternativen överskrider 200 meter bedöms risken för spridning av allergen vara liten.

Jämfört med nollalternativet är båda alternativen bättre, då avståndet till bostadsbebyggelse ökas från dagens 40 meter till ca 220 meter i alternativ 1 och ca 400 meter i alternativ 2.

Lukt

Då gödslet förvaras i container för borttransport, bör inga problem med lukt från gödselhantering uppstå. Vid eventuell utfodring av hästarna med ensilage finns en viss risk för luktstörningar.

Jämfört med nollalternativet innebär båda alternativen en minskad risk för luktstörningar, då dagens anläggning ligger väsentligt närmare bostäder.

Buller

För alternativ 1 föreligger risk för bullerstörningar för de bostäder som ligger vid Sättagårdsvägens vändplan. Enligt trafikutredningen väntas dock inga riktvärden för trafikbuller överstigas. Åtgärder för att minimera bullret beskrivs i stycket om trafik och parkering. Jämfört med nollalternativet är alternativ 1 sämre, eftersom fler bostäder berörs.

I alternativ 2 används samma tillfartsväg som idag och trafikbullret blir oförändrat i förhållande till nollalternativet.

Buller från ventilationsfläktar kan upplevas som störande både för närboende och för personer som vistas i Sätmaskogen. Idag finns endast bullerriktvärden för bostadsområden, men inte för fläktbuller som drabbar tätortsnära friluftsområden. I detta tidiga skede av planeringen är det svårt att göra någon bra bedömning av vilka bullernivåer som kan uppkomma. Det stora avståndet mellan de båda lokaliseringsalternativen och bostadsbebyggelse gör dock risken för bullerstörningar mycket liten.

Risk för utveckling av flugor och andra insekter

Då gödselhanteringen sker med containersystem, där gödsel körs bort med jämna mellanrum, bör det inte uppstå några större problem med utveckling av larver och flugor.

Konsekvenser för naturmiljö och biologisk mångfald

Värdefulla biotoper, skyddsvärda arter och spridningssamband

Alternativ 1 berör direkt en växtplats för den enligt ArtArken lokalt skyddsvärda växtarten odört. Enligt Stockholms stads miljömål bör området inte exploateras. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det dock inte omöjligt att den kan överleva någonstans i anslutning till anläggningen.

Lokaliseringsalternativ 2 berör värdefulla biotoper som har betydelse för Sätmaskogens naturmiljö som helhet. Ett stort område med artrik blandskog planeras omvandlas till rasthage, vilket innebär ett mycket kraftigt slitage. Förslaget berör även en brynzon med hagmarksbuskage, som är en ovanlig biotop i Sätmaskogen. Exploatering av området strider mot Stockholms stads mål för skydd av värdefulla biotoper.

Lokaliseringsalternativen berör endast ett litet område i Sätmaskogens stora, sammanhängande naturområde, varför negativa effekter på spridningssambanden knappast kan märkas i den större skalan. Lokalt kan dock ekologiska samband mellan värdefulla biotoper försvagas.

Negativ konsekvens	Alt.	Mål i konflikt	Kompensationsförslag
Skyddsvärd växtart (odört) påverkas negativt och riskerar att försvinna.	1	Ingen exploatering ska ske i livsmiljöer för skyddsvärda arter enligt ArtArken.	Ny växtplats för arten iordningställs och sköts kontinuerligt.
Värdekärnor för biologisk mångfald påverkas negativt.	2	Ingen exploatering ska ske i biotoper, biologiska spridningsvägar, buffertzoner och rekreationsytor som är särskilt värdefulla.	Möjligheter att kompensera förlorade värden inom Sätmaskogen är redan intecknade i skötselplanen för det föreslagna naturreservatet. Ridverksamheten skulle kunna medverka i bete och annan hävd av kulturlandskapet, vilket skulle förhöja andra typer av värden än de förlorade. Utanför Sätmaskogen finns möjligheter att hitta platser där värdefulla spridningsamband kan förstärkas.
Naturmark tas i anspråk för bebyggelse.	1, 2	Ingen exploatering ska ske i de 13 områden som utreds för naturskydd (däribland Sätmaskogen).	Som kompensation kan ianspråktagen mark omvandlas till naturmark, företrädevis inom ekologiska spridningssamband eller rekreativa stråk som ansluter till Sätmaskogen. Kompensation kan också ske genom att förstärka struktur och kvalitet i sådana spridningssamband eller rekreativa stråk.
Ett större område med ostörd karaktär delas upp.	(1), 2	Ingen exploatering ska ske i biotoper, biologiska spridningsvägar, buffertzoner och rekreationsytor som är särskilt värdefulla.	Möjligheter att kompensera förlorade värden inom Sätmaskogen är redan intecknade i skötselplanen för det föreslagna naturreservatet. Utanför Sätmaskogen finns möjligheter att hitta platser där struktur och kvalitet kan förstärkas i de rekreativa stråk som ansluter till Sätmaskogen.
Ett kommunalt värdefullt stråk för rekreation störs av bebyggelse.	2	Ingen exploatering ska ske i biotoper, biologiska spridningsvägar, buffertzoner och rekreationsytor som är särskilt värdefulla.	Möjligheter att kompensera förlorade värden inom Sätmaskogen är redan intecknade i skötselplanen för det föreslagna naturreservatet. Utanför Sätmaskogen finns möjligheter att hitta platser där struktur och kvalitet kan förstärkas i de rekreativa stråk som ansluter till Sätmaskogen.
Risk för näringsläckage till grundvatten och Mälaren ökar något.	1, 2	Föroreningar i dagvattnet ska förebyggas så att föroreningar minimeras.	Åtgärder kan sättas in vid något annat näringsläckage.

Förslag till kompensationsåtgärder

(ur Miljöbedömning av detaljplaneprogram för ny lokalisering av Mälarhöjdens ridskola, Ekologigruppen AB)

I en jämförelse med nollalternativet är båda alternativen något sämre, då naturvärden som annars vore intakta påverkas negativt.

Näringsläckage

Då antalet hästar väntas bli något fler än vid nuvarande verksamhet, ökar riskerna för näringsläckage till mark och vatten något. Alternativ 2 medför något större risker, då denna plats ligger närmare Mälaren. En möjlig åtgärd för att minska risken för näringsläckage kan vara att förse rasthagarna med ett tätat underlag och ta hand om ytvatten i reningsanläggning.

I nollalternativet består dagens risker för näringsläckage från rasthagarna.

Rekreation och friluftsliv

En ridanläggning i Sätmaskogen tar mark i anspråk som idag är tillgänglig för friluftslivet. Den nya anläggningen riskerar att dela upp större sammanhängande områden med upplevelser av orörd natur. Detta gäller främst alternativ 2, som dessutom påverkar ett kommunalt värdefullt stråk för friluftslivet och tar oexploaterad naturmark i anspråk.

Rekreation och friluftsliv kommer att påverkas av ökade störningar från fläktbuller och trafik kring den nya anläggningen.

En positiv konsekvens är att verksamheten kan uppfattas som ett trygghetsskapande element inne i skogen. Dessutom kan en satsning på en ridanläggning öka friluftslivet i stort i området och i al-

ternativ 2, där en ny gång- och cykelväg föreslås, ökas tillgängligheten till området.

Ridanläggningen får en negativ inverkan på landskapsbilden pga intrång i naturmarken nära flera värdekärnor för biologisk mångfald. För att minimera ridanläggningens negativa inverkan på naturmiljön bör bebyggelsens anpassning till naturen studeras noga och lösningar som exempelvis gröntak undersökas under det fortsatta planarbetet. I de fortsatta studierna av anläggningens placering och disposition ska allmänhetens tillgång till naturområdet, utblickarna över vattnet och det visuella intrycket av Sätmaskogen värnas.

Inget av alternativen bedöms kunna försämra möjligheterna att inrätta naturreservat av Sätmaskogen enligt de förslag till avgränsning och syften som föreligger vid tillfället.

I nollalternativet blir de områden som berörs av förslagen föremål för skötsel och viss restaurering enligt förslaget till naturreservatsföreskrifter, vilket innebär att de rekreativa värdena ökar.

Förslag till kompensation för förslagets negativa konsekvenser

Kompensationsåtgärder för ianspråktagen grönyta har studerats. Många tänkbara möjligheter till kompensation är redan utvecklade genom den skötselplan som föreslagits för det tilltänkta naturreservatet. I flera fall föreslås därför kompensationsåtgärder utanför Sätmaskogen.



Ortofoto med de
studerade tillfarts-
vägarna

TRAFIK OCH PARKERING

Tillfartsvägar till de två placeringsalternativen har i en trafikutredning studerats med avseende på trygghet, säkerhet och framkomlighet.

Då många av eleverna vid ridskolan är barn och ungdomar, som åker kollektivt, cyklar eller går till stallet, är det mycket viktigt att ridanläggningen är lättillgänglig och känns trygg och säker även för icke bilburna.

Alternativ 1

Den föreslagna platsen ligger ca 130 meter från bebyggelse och ca 800 meter från närmaste buss-hållplats.

Den enda infarten till området är den befintliga väg som idag går från Sättagårdsvägens vändplan, förbi ett par villatomter och upp till platån. När en flytt av ridanläggningen diskuterades 1999 inkom kraftiga reaktioner från de boende på Sättagårdsvägen, som ansåg att de skulle bli störda av trafiken till ridanläggningen.

Dagens trafik på den aktuella vägen består av ett fåtal personbilar och en del tung trafik till stadsdelsförvaltningens upplagsplats på platån. Om upplagsplatsen bebyggs med en ridanläggning försvinner den tunga trafiken och ersätts av uppskattningsvis 200 bilrörelser/dygn till och från ridanläggningen.

En trafikutredning visar att vägen, främst i anslutningen till Sättagårdsvägen, är alldeles för brant för att samtliga fordon ska kunna komma fram

även vid vinterväglag. En omledning av vägen i dess södra del ger flackare lutning, med bättre framkomlighet, mindre krav på motorkraft och därmed ett minskat buller. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid intilliggande hus klaras, men vid tomtgränsen i kurvan kan ett lägre plank anordnas, för att ytterligare få ner bullernivån och avskärma från bilarnas strålkastarljus.

Enligt trafikutredningen kan gång- och cykeltrafikanter inrymmas på samma utrymme som bilarna, då nästan all trafik på vägen väntas alstras av ridhuset. Detta kräver dock hastighetsdämpande åtgärder och god belysning. Ytterligare åtgärder för att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafi-

kanter på Sättagårdsvägen samt på vägen upp till ridanläggningen ska studeras under det fortsatta planarbetet.

Vägens bredd varierar idag mellan 3,0 och 3,5 meter. För att inrymma både bil- cykel och gångtrafik bör vägens bredd vara cirka 3,5 meter. I kurvor krävs dock en minsta bredd på 4,0 meter för att klara sväng med lastbil. På sträckan anordnas platser för möte mellan lastbil och personbil.

Parkering

Parkering för anställda och besökare föreslås lösas genom en parkeringsplats för ca 30 bilar vid anläggningens utkant.



Tillfartsväg från Sättagårdsvägen till lägealternativ 1.



Alternativ 2

Tillfart till anläggningen sker via Sättravarvsvägen, som går från Sättragårdsvägen ner till Sättra varv. Dagens trafik på den aktuella vägen består huvudsakligen av transporter till och från varvet.

Den föreslagna platsen ligger ca 400 meter från bebyggelse och 800 meter från närmaste busshållplats. Då Sättravarvsvägen idag saknar såväl belysning som särskild gångbana ska åtgärder för att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafikanter studeras närmare under planarbetet.

En trafikutredning visar att den befintliga trafiken på Sättravarvsvägen är betydligt större än på tillfartsvägen till lokaliseringsalternativ 1, men inte stor. Hastigheterna är högre och även i framtiden kommer den största delen av trafiken utgöras av transporter till och från varvet. Enligt trafikutredningen bör gång- och cykeltrafik därför ske på en separat, upphöjd bana strax väster om vägen, som förses med belysning.

Vägens bredd varierar idag mellan 3,5 och 4 meter. För att två personbilar ska kunna mötas bör vägen vara 4 meter bred. Längs vägen anordnas även ett antal platser för möte mellan lastbil och personbil.

På platsen där ridanläggningen ligger idag planeras nya bostäder. Med en ökad trafikmängd på Sättravarvsvägen ökar även risken för trafikstörningar. Denna problematik måste hanteras i planering och utformning av de nya bostäderna.

Parkering

Parkering för anställda och besökare föreslås lösas genom en parkeringsplats för ca 30 bilar vid anläggningens utkant.

TILLGÄNGLIGHET

Liksom stadens övriga idrottsanläggningar ska ridanläggningen vara tillgänglig för funktionshindrade.

Den kuperade terrängen i alternativ 1 kan medföra vissa svårigheter ur tillgänglighetssynpunkt i utemiljön. Under det fortsatta planarbetet ska byggnadernas placering och utformning studeras för att lösa dessa problem.

EKONOMISK BEDÖMNING

I detta tidiga skede kan kostnaderna endast preliminärt bedömas.

Alternativ 1

Genomförandet av en ridanläggning på Sättraplatån medför kostnader bl a i form av flytt av stadsdelsförvaltningens upplagsytor samt trafiksäkerhets- och störningsskyddsåtgärder längs tillfartsvägen.

Alternativ 2

Genomförandet av ridanläggningen vid Sättravarvsvägen medför kostnader bl a i form av trafiksäkerhetsåtgärder längs Sättravarvsvägen.

AVSLUTNING

Fortsatt arbete och kommande beslut

Efter avslutat programsamråd kommer de synpunkter som kommit in att sammanställas av stadsbyggnadskontoret. Sedan kommer resultatet av samråd och remiss att redovisas för stadsbyggnadsnämnden, som fattar beslut om fortsatt planarbete.

Stadsbyggnadskontoret tar under sommaren och hösten, i samarbete med idrottsförvaltningen, fram ett detaljplaneförslag för en ridanläggning på en av de nu utredda platserna. Detta planförslag blir föremål för remiss och samråd under hösten 2005 och om arbetet löper helt utan förseningar kan detaljplanen vinna laga kraft under första kvartalet 2006.

