

Samrådsredogörelse Detaljplan för Årsta 1:1 i stadsdelen Östberga, Dp 2017-06550

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	4
Förslagets syfte och huvuddrag.....	4
Hur samrådet bedrivits.....	4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	4
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	5
Arkitektur och gestaltning.....	9
Kulturmiljö	10
Olägenheter för grannar	12
Parker och grönområden	14
Gator och trafik	16
Teknisk försörjning.....	23
Hälsa och säkerhet	29
Miljö- och klimataspekter	32
Skolverksamhet	38
Övriga frågor	41
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	42
Föreslagna förändringar.....	43
Inkomna synpunkter	44
Statliga och regionala myndigheter och förbund	44
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	53
Övriga remissinstanser	66
Sakägare enligt fastighetsförteckning	70
Övriga, ej sakägare.....	73

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Syftet med planen är att göra det möjligt att genomföra stadens strategi att utveckla Årstafältet till en attraktiv och varierad stadsdel. Denna detaljplan utgör den fjärde bebyggelseetappen på Årstafältet och omfattar en del av fältets östra sida.

Detaljplaneförslaget följer Stockholm stads översiktsplan där Årstafältet ingår i den centrala stadens utvidgning. Utvecklingen är av stor betydelse för att genomföra idén om att länka samman den nya bebyggelsen på Årstafältet med intilliggande stadsdelar och skapa en levande stadsbygd.

Detaljplanen gör det möjligt att bygga 10 kvarter med totalt ca 1 000 bostäder, en förskola med upp till 16 avdelningar, en elnätstation och lokaler i bottenvåningen utmed huvudgatan och parkbryggan för centrumändamål.

Detaljplanen har hanterats med standardförfarande.

Planförslaget sändes ut på samråd 2020-09-02 - 2020-10-16. Under samrådet har 26 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, kulturmiljö, geoteknik, trafik, dagvattenflöden, översvämning och miljö kvalitetsnormer. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att fältet behålls i större utsträckning än i planförslaget, att förskolan blir mindre, att Göta Landsväg får en större skyddszon samt att exploateringsskalan hålls låg i mötet med Valla gärde.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: Buller, geoteknik, trafik, översvämning, riksintresset för kommunikationer, exploateringsgrad och miljö kvalitetsnormer.

Planhandlingarna kommer inför granskning att förtydligas i eller med följande stycken för att skapa en bättre förståelse för förslaget:

- Planhandlingarna kompletteras med en utökad beskrivning av Göta Landsvägs historiska sammanhang för att öka förståelsen för Landsvägens historiska kontext.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av förskolans funktioner och de fördelar som förslaget bidrar med när det kommer till förskolebarnens och förskolans verksamhet.
- Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av hur varuleveranser är tänkta att ske till de olika verksamheterna inom planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för de kompensationsåtgärder som föreslås.

- Planbeskrivningen utökas med en mer detaljerad beskrivning av vilka delar som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta.
- Planhandlingarna kompletteras bl a med ett tydliggörande för hur dagvattendammen tar hand om det övergripande dagvattnet inom stadsdelen och när den kommer tas i bruk.
- Cykelkopplingen förbi kvarter F och Landsvägsparken som ansluter till huvudgatan har illustrerats på ett felaktigt sätt i planhandlingarna och kommer justeras till granskningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med siffror på antalet kvadratmeter per gård i relation till bostadskvarterens lägenhetsantal.

Olika trafiklösningar och utformning av gator inom detaljplanen kommer fortsätta studeras och utvärderas inför granskning i dialog med trafikkontoret. Några av frågorna som kommer att avhandlas är utrymmesmått, parkering, sikt, framkomlighet och användningsbestämmelser.

Staden kommer även inför granskning säkerställa och visa på att en utbyggnad av etapp 4a inte påverkar tunnelsystemet till södra länken eller riksintresset för kommunikationer. Lastberäkningar för gator ovanpå tunnarna kommer att genomföras samtidigt som eventuella intrång i trafikverkets skyddszon kommer att stämmas av med trafikverket.

Inför granskningen kommer en kompletterande luftkvalitetsutredning att tas fram för att ge en fördjupad bild över hur södra länken påverkar planområdets luftkvalitet. Även bullerutredningarna kommer att ses över för att bli en ökad förståelse för bullerproblematiken i Landsvägsparken.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att planförslaget kan bemöta ovanstående frågor. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att länka samman Årstafältet med omgivande stadsdelar, och att skapa nya mötesplatser och en levande och varierad stadsdel. Samrådsförslaget innehöll 10 kvarter med ca 1 000 bostäder, en förskola med upp till 16 avdelningar, en elnätstation och lokaler i bottenvåningen utmed huvudgatan och parkbryggan för centrumändamål.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2020-09-02 och 2020-10-16. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Stadsbyggnadskontoret, FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Flemingsgatan 4. Planförslagen visas även i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakthusplan 8a, Östberga Kulturhuset, Östbergatorget 14 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. På grund av Coronasituationen hölls inget fysiskt samrådsmöte. I stället presenterades detaljplanen på ett webbsänt informationsmöte på Facebook den 15 september där allmänheten hade möjlighet att ställa frågor via Facebooks kommentarsfunktion. Annonser om samråd och digitalt informationsmöte publicerades på facebook och i lokaltidningen Mitt i onsdag 2 september 2020.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Boende 1

En första, generell synpunkt är att samrådssidorna på er webbplats är väldigt röriga för en ovan användare. Det finns inga anvisningar för användning eller tolkning av materialet, många länkar funkar inte och karttjänsten för planerade arbeten fungerar inte alls (även när man söker på diarienummer). Det är väldigt tråkigt och man känner sig exkluderad från samråd, trots att det direkt påverkar oss som bor i närområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret jobbar kontinuerligt tillsammans med stadens andra förvaltningar för att informationsutbytet med allmänheten ska fungera så effektivt som möjligt. Under samrådet har information om planen även lagts upp på projektets separata hemsida på vaxer.stockholm.se/arstafaltet för att underlätta för medborgare att få tillgång till underlag. Det har även funnits möjlighet att ställa frågor under det digitala informationsmötet som anordnades eller direkt till de angivna kontaktpersonerna i projektet. Direkta felaktigheter i form av sökfunktioner eller länkar som inte fungerar ser stadsbyggnadskontoret kontinuerligt över tillsammans med andra förvaltningar och åtgärddar.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Boende 2

Skriver till er med anledning av allt bygge som ni planerar och nu utför på det förut så vackra Årstafältet. Först av allt vill jag påpeka att ni har lurat folket på den Landskapspark som var planerad och beslutad om på Årstafältet. Ni har lyckats förvandla ett magiskt, magnifikt fält med hela dess Biologiska mångfald till ett grustag. Och nu tänker ni bygga en varm betong stad där som kan alstra ännu mer värme till klimatkrisens framtid. Jovisst lite trähus också säger ni. Vi behöver gröna ytor i staden för att klara klimatuppvärmningen, inte mer sten o betong.

Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Förvaltningen är positiv till att det ska byggas nya bostäder på Årstafältet. Förvaltningen tycker också att det är bra att det byggs en ny förskola och en ny gruppbostad. Förvaltningen vill att det ska byggas både bostadsrätter och hyresrätter som inte blir för dyra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är i en sammanvägd bedömning positiv till planförslaget som i huvudsak hanterar de synpunkter som miljöförvaltningen framförde i sitt underlag för miljöbedömning. MHN anser, trots en relativt hög exploatering inom planområdet, att ytterligare bostäder bör kunna prövas bl.a. genom högre bebyggelse. Ett utökat antal bostäder på Årstafältet innebär att fler får möjligheter till kollektivtrafikresande via tunnelbana, vilket medför betydande fördelar ur ett klimat- och hälsoperspektiv liksom för framkomligheten i staden. I Sverigeavtalet från 2017 har en överenskommelse skett om att tunnelbanans röda linje ska byggas ut till Älvsjö via bl.a. Årstafältet. Denna överenskommelse innebär ett åtagande om att Stockholm ska bygga bostäder i tunnelbanans influensområde. Överenskommelsen om tunnelbana till Årstafältet bör enligt

nämnden tydligt prägla den fortsatta planeringen av området, detta trots att tunnelbanan kan vara i drift först omkring år 2030. En bra kollektivtrafik i form av tunnelbana till Årstafältet motiverar, enligt nämnden, att även pröva att sänka parkeringstalet från stadsbyggnadskontorets förslag om 0,45 p-platser/lägenhet. Det komplicerade läget i närområdet med risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft samt höga bullernivåer motiverar åtgärder för att begränsa trafikalsstring. I samband med planering i Slakthusområdet redovisar mobilitetsstudier att parkering är det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes bilalstring.

Samfundet S:t Erik Stockholm

Samfundet S:t Erik yttrade sig 2013-02-12 och 2015-06-10 över den första detaljplanen för bebyggelse på Årstafältet, etapp 1 (Valla 1), vilken äger laga kraft sedan 2017 och gränsar till den nu aktuella etapp 4a, som i sin tur gränsar till etapp 4B. Samfundet S:t Erik framförde då bl.a. att exploateringsnivån måste minskas, gatorna göras till bredare parkgator och skyddsområdet för Göta landsväg ökas. Dessa kritiska synpunkter beaktades inte och de två nu aktuella detaljplanerna uppvisar samma brister. Exploateringen är oförändrat hög, med ganska små bostadsgårdar och mycket varierande hushöjder. Arton av husen är åtta våningar eller högre, det högsta femton våningar, och ett flertal av dessa höga hus har placerats i skuggande söderläge i de till stor del slutna kvarteren. Sammanfattningsvis finner Samfundet S:t Erik att exploateringen måste minskas och de högsta husen sänkas.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, att miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs eller att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet avseende buller och geoteknik eller till risken översvämning. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan vi komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL. I yttrandet lämnar vi även synpunkter kring buller, luftkvalitet, sociala aspekter och fornlämningar. Dessa infaller inte under våra prövningsgrunder.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanas influensområde. Den täta bebyggelsen ger underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Dessutom är det positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilism

genom främst god tillgänglighet för cykel, enligt stadens framkomlighetsstrategi.

Trafikkontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet. Trafikkontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm. Kontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränserna därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Kontoret ser inte, som nämndes ovan, fördelarna med att använda illustrationslinjer i plankartan. Men då de nu används måste kontoret påpeka hur cykelpendlingsstråket föreslås korsas gatan, se bild ovan. Denna passage bör kunna utformas på ett bättre sätt. Trafikkontoret anser att kvartersstrukturen i hela planområdet bör utformas med hörnavskärningar intill korsningar med allmänna gator för att medge tillräcklig sikt och framkomlighet. Storleken på avskärningarna bör anpassas till gatornas funktion och lokala siktförhållanden. Kontoret anser att ytan i plankartan med planbestämmelsen TORG bör regleras som GATA. Detta är viktigt för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och gatunätets robusthet samt att skapa en flexibilitet över tid och därför bör allmänna gator få beteckningen GATA i plankartan.

Rådet till skydd för Stockholms Skönhet

Skönhetsrådet ser ett ambitiöst gestaltat förslag med stora kvaliteter och en intressant variation, inte minst principer för gatutyper och gatuformer samt bottenvåningarnas detaljering och möte med gatulivet. Exploateringsgraden i förslaget är hög; förslaget blir snarast en konkret illustration av hur exploateringsgraden successivt ökar. I programmet för Årstafältet från 2010 föreslogs 4000 bostäder, nu innehåller förslaget 6000 bostäder. Skönhetsrådet anser att exploateringsgraden i såväl föreliggande förslag som i många förslag som passerar rådets bord är problematiska och att planeringen borde styras av vad som blir goda stadsmiljöer istället för att utgå från lägenhetsantal. Rådet skulle exempelvis gärna vilja

se siffror på antal kvadratmeter bostadsgård per lägenhet. Vidare vill rådet varna för att låta allmänt tillgängliga passager löpa genom bostadsgårdarna. Utan ytliga gränser mellan offentligt och privat riskerar ytorna inte att användas av någon och kan därmed uppfattas som otrygga.

Boende 2

Nu bygger man samtidigt Årstastråket. Det blir massivt med nya stora hus i området. Var ska alla dessa människor ta vägen för rekreation? Årstaskogen riskerar ett enormt slitage. Redan nu är det otroligt mycket folk där. Var ska hela denna nya stadsdel hämta andan? Alla djur som fanns här? Var är dom nu? Ni har förstört deras livsmiljö. Det är sorgligt. Det pratas hela tiden nu om att skydda den Biologiska mångfalden men det som görs här är en direkt motsatt handling. Ni bygger för tätt!

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genomförandet av projektet har påbörjats vilket gör att Årstafältet under en tid framöver kommer bestå av en byggarbetsplats. Den stora parken på Årstafältet som planeras vara det gröna navet i stadsdelen har dock redan en detaljplan som vunnit laga kraft och vissa delar kommer att färdigställs i ett tidigt skede. Gröna inslag föreslås inom denna detaljplan även finnas i både gatumiljöer och gårdar. Dessutom föreslås en park vid Göta Landsväg. Varken Stadsbyggnadskontoret eller projektet styr över hyressättningen eller bostadspriser i detta planarbete. Ett av stadens och projektets mål är dock att planera för ett varierat utbud av upplåtelseformer. Staden har därför markanvisat för både hyresrätter och bostadsrätter vilket innebär att planförslaget innehåller bägge formerna av upplåtelser. Det antalet bostäder som stadsbyggnadskontoret föreslagit i samrådsförslaget föregås av komplexa avvägningar med syfte att hitta en lämplig exploateringsgrad i området. Stadsbyggnadskontoret ser också positivt på att fler människor kan få tillgång till kollektivtrafikhäna boende och tar en möjlig ökad exploatering i beaktande under fortsatt planläggning inför granskning. Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen att exploateringsgraden är olämplig. I en urban stadsmiljö påverkar skuggbildning under vissa tider på dygnet men både gårdar och våningshöjder har anpassats för att skuggor ska ha så liten påverkan på de fysiska miljöerna som möjligt. Inför granskningen kompletteras planhandlingarna med siffror på antalet kvadratmeter gård per lägenhetsantal. Även förslaget på 0,45 p-platser/lägenhet föregås av komplexa avvägningar och som komplement till p-talet föreslås även en satsning på mobilitetslösningar. Trafik- och parkeringsfrågor är frågor som berör hela projektet och som kontinuerligt hanteras på

en övergripande nivå för att skapa en bra helhet. I fortsatt planläggning kommer därför stadsbyggnadskontoret ihop med övriga berörda förvaltningar fortsätta diskutera lämpliga parkeringslösningar inom projektet och aktuell detaljplan. Stadsbyggnadskontoret noterar de synpunkter som Länsstyrelsen menar kan komma att ligga till grund för prövning. Nämnda synpunkter tas om hand i den fortsatta planläggningen och beskrivs mer fördjupat i samrådsredogörelsen under respektive delkategori. Olika trafiklösningar och utformning av gator och vägar kommer fortsätta analyseras och utvärderas inför granskning. Stadsbyggnadskontoret välkomnar att Trafikkontoret deltar aktivt i planprocessen för att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning. Stadsbyggnadskontoret diskuterar då gärna de utrymmesmått Trafikkontoret hänvisar till kan behöva justeras. Plankartans illustrationslinjer för gatumiljön har som syfte att skapa en bättre läsbarhet i planen. De har ingen juridisk funktion i plankartan och utgör därför inga lösningar. Stadsbyggnadskontoret ser därför det som motiverat att behålla illustrationslinjerna så att det är tydligt hur planen ska läsas men kommer se över hur cykelpendlingstråket utformas. Den kvartersstruktur som tagits fram har Stadsbyggnadskontoret bedömt uppfyller de krav som finns om tillräcklig sikt och framkomlighet men diskuterar gärna detta vidare med Trafikkontoret i de fortsatta dialogerna inför granskning. Stadsbyggnadskontoret noterar också att Trafikkontoret föredrar att platsbildningen i det nordöstra hörnet regleras som GATA istället för TORG och kommer att se över en eventuell justering av detta till granskningen.

Arkitektur och gestaltning

Boende 3

Jag gillar att hänsyn har tagits till den omkringliggande bebyggelsen i utarbetandet av detaljplanen för exploateringen av Årstafältet. Bland annat ska stadsradhusen i norra delen av område 4a bli tre våningar höga, vilket stämmer väl överens med de trevåningshus från 1960 som ligger norr därom. Men på detaljplanen ser jag att stadsradhusen tillåts ha en totalhöjd på 12 meter, vilket ungefär motsvarar höjden på ett fyrvåningshus. Dessutom tillåts ett tak om 4,5 meter utöver det, vilket får till följd att stadsradhusen blir ungefär lika höga som ett femvåningshus. Detta kommer att leda till olägenheter för de boende i den befintliga bebyggelsen utan att exploateringsgraden på Årstafältet ökar. Det önskvärda vore att det skrivs in i detaljplanen att stadsradhusen tillåts bli lika höga som ett normalhögt trevåningshus och att taken ska vara platta.

Ett ytterligare argument för en ändring av detaljplanen är att de illustrationer av stadsradhusen som finns i den tillhörande planbeskrivningen visar husen med platta tak. Dessa illustrationer är

missvisande om inte detaljplanen ändras till att taken ska vara platta.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten anser att föreslagen bebyggelse i aktuellt område, och i hela programmet, är mycket markant och anpassar sig inte väl till omgivande stadsdelar som Årsta och Östberga. Enheten noterar även att en stor del av det öppna historiska kulturlandskapet av dagens Årstafält går förlorat. Det är positivt att bebyggelsen som gränsar mot Valla gårde har lägre byggnadshöjd än övrig, men hela kvarteret (Ba och Bb) bör hållas i högst tre våningar och gradvis trappas upp söderut. Valla gårde bör hållas avgränsat för att även i framtiden kunna upplevas som en väl avläsbar enhet i stadsbilden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Syftet med stadsradhusen är att de ska ha en maximal våningshöjd anpassad för tre våningar. Detaljplanen behöver också innehålla en viss flexibilitet för att planen ska vara genomförbar.

Stadsbyggnadskontoret kommer inför granskning se över totalhöjden för stadsradhusen och säkerställa att en lämplig höjd fastställs så att syftet med planen efterlevs. I det nordöstra hörnet bedömer Stadsbyggnadskontoret att då den östra entrén till Årstafältet är av så pass stor vikt är inte en lägre bebyggelse på tre våningar lämplig i direkt anslutning till den platsbildning som föreslås.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten ser positivt på att Göta landsväg och dess närområde blir tydligt markerad och omges av murar, men betonar vikten av att hänsyn tas till vägen vad gäller användning och funktion. Med ett så stort bostadsområde som Årstafältet föreslås bli finns stor risk för starkt slitage av fornlämningen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhets

Att fornminnet Göta Landsväg bevaras i befintligt läge samt att grönytorna med hagmarkskaraktär som omgärdar den historiska landsvägen bevaras och tydliggörs är positivt. Dock saknar rådet ett resonemang kring den historiska dimensionen och de kulturhistoriska värdena i förslaget.

Samfundet S:t Erik Stockholm

Göta landsväg var Stockholms enda vägförbindelse söderut ända fram till 1669, då den första Liljeholmsbron byggdes. Det var alltså längs Göta landsväg som drottning Kristina 1654 färdades

från Stockholm mot Rom. Historiker anser att det var på Göta landsväg Kristian II marscherade med sina trupper och att det berömda slaget vid Brännkyrka 1518 ägde rum på Valla gårde, d.v.s. på den norra delen av Årstafältet. Samtliga där belägna detaljplaneområden borde därför snarast undersökas arkeologiskt, åtminstone med metalldetektor. Vägen är emellertid ännu betydligt äldre. Den torde enastående nog ha funnits åtminstone sedan järnåldern, d.v.s. långt före grundläggningen av Stockholm. Över Årstafältet är landsvägen bevarad i sitt ålderdomliga skick och skyddad som fornminne (RAÄ 34). I närområdet finns ett flertal spår av det gamla kulturlandskapet, med bevarade gårdar och lämningar efter tidigare gårdsanläggningar (med gårdsgravfält), från järnåldern. Göta landsväg var gårdarnas förbindelse sinsemellan och ledde sedan vidare norr- och söderut. Över Valla å (som utgjorde gräns mellan flera gårdar) gick en stenvalvsbro, vars landfästen är bevarade och som rekonstruerades 1998. Sammantaget torde den cirka 750 m långa fornminnes-skyddade sträckan över Årstafältet vara en av Sveriges allra mest värdefulla och historiskt intressanta vägar. I gällande detaljplan (laga kraft 2001), som inkluderar områdena för både etapp 4a och 4b, har Göta landsväg en skyddszon på 50 m på vardera sidan. Stadsmuseet har i flera yttranden understrukt vägens stora kulturhistoriska betydelse och att den behöver ett stort omgivande skyddsområde (fornlämningsområde) och att detta givetvis gäller även norr om Valla å (med etapp 4A och 4B). Länsstyrelsen har på ett obegripligt sätt förringat Göta landsvägs betydelse. I detaljplanen för etapp 1 (laga kraft 2017) accepterade man att en ny väg lades endast 8 m intill Göta landsväg (och närmaste byggnad på cirka 19 m avstånd). Nätverket Årstafältet begärde att Länsstyrelsen skulle fastställa gränser för fornlämningsområdet, men nekades talerätt, vilket dock upphävdes av Kammarrätten. Länsstyrelsen fastställde då slutligen 2019-12-19 gränsen till 10 m från vägbanans mittlinje. Eftersom vägen är upp till 5 m bred (diket inte inräknat) motsvarar detta 7,5 m från väggkanten. I sin motivering till den häpnadsväckande snäva gränsdragningen skriver Länsstyrelsen: ”Den bevarade vägsträckan är dock bara en mindre del av den ursprungliga landsvägen och dess betydelse består därför i första hand av lokalhistoriska värden”. Resultatet är att avstånden fortfarande inte är acceptabla, inte ens i ”Landsvägsparken” i etapp 4a. På en lång sträcka i parken är avståndet till intilliggande gata endast cirka 10 m (i parkens östra del ännu kortare) och som mest cirka 15 m. Samfundet S:t Erik finner Länsstyrelsens gränsdragning och motivering oacceptabla. Vi välkomnar att Nätverket Årstafältet 2020-01-08 överklagade beslutet om gränsdragning till Förvaltningsrätten och begärde att domstolen skulle begära yttrande från Riksantikvarieämbetet. Nätverket kräver ett fornlämningsområde om 100 m på vägens båda

sidor, vilket samfundet S:t Erik gärna instämmer i. Ett absolut minimum måste dock vara 50 m som i gällande detaljplan från 2001, och detta gäller även för vägens nordöstra del, där den är mindre välbevarad och inte formellt fornminne. Göta landsväg är ett enastående fornminne och bör ges ett skyddsområde på 100 m på vardera sidan – ett absolut minimum är dock 50 m i etapp 4a och 4B, som i gällande detaljplan. Området norr om Valla å, som är den troliga platsen för slaget vid Brännkyrka, bör snarast undersökas med metalledetektor.

Länsstyrelsen

Inom planområdet finns en fornlämning, en del av L2013:1662 (Göta landsväg). Planförslaget innebär att huvuddelen av landsvägens sträckning inom planområdet kan bevaras intakt i parkmark, vilket är en förbättring mot i programskedet då fornlämningen/landsvägen skulle omges av en stadsgata. Nu bör det bli enklare att uppfatta landsvägens ålderdomliga karaktär. Punkter utmed landsvägen där den ska brytas/korsas av nya vägar, bör utformas med stor omsorg så att landsvägens hela sträckning ändå förblir avläsbar. Vi bedömer att planförslaget hanterar fornlämning L2013:1662 på ett rimligt sätt i förhållande till dess betydelse. Vi vill dock påminna om att kommunen, när det blir aktuellt, behöver söka tillstånd enligt kulturmiljölagen för de ingrepp i fornlämningen som planen innebär.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

På Göta Landsväg och i direkt anslutning föreslås ingen användning som riskerar att leda till olämplig nivå av slitage. Fokus ligger istället på att bevara, skydda och lyfta fram landsvägens kulturhistoriska betydelse. Inför granskning kompletteras planhandlingarna med en utökad beskrivning av Göta Landsvägs historiska sammanhang. Länsstyrelsen fastställde 2019-12-19 en skyddszon på 10 m från Göta Landsvägs mittlinje. Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsen bedömning att detta är ett lämpligt avstånd för att fornlämningen ska kunna skyddas och läsa av i sin historiska kontext. Flertalet åtgärder har även föreslagits med stor omsorg i parken för att skydda, lyfta fram och öka förståelsen för Landsvägens historiska kontext.

Olägenheter för grannar

Boende 2

Ni har sågat ner ca 50 stycken värdefulla ädelträd med en ålder av 50-60 år inom Mysslingens område. Ni har förstört våra gräsytor och lekplatser. Ni kryper långt upp på våra husfasader med ert bygge. I kompensation får vi en liten pergola! Det är ju rent

pinsamt dåligt! Vi blev lovade ersättning för dessa ovärderliga träd MEN hitintills så kan ju i alla fall inte vi se att detta har inträffat. Den pergola som ni har satt här är ju som ett slag i magen på oss. Var är ersättningen? Vill också veta vem som ansvarar för eventuella skador på våra hus här i Mysslingen som orsakas av bygget på fältet?

Boende 1

Jag bor i kvarteret Mysslingen och mitt hus vetter mot den planerade förskolan längs med etapp 4a. Ni har i handlingarna för bullerutredning rörande förskolan påpekat att riktlinjer saknas för förskolor och att buller från dessa därför anses vara acceptabelt oavsett nivå. Normalt är lokala förskolor små till medelstora i storlek (2-4 avdelningar) och antal barn som vistas där speglar detta. Ni har planer på att bygga en extra stor förskola med upp till 16 avdelningar. Antalet barn kommer därmed att multipliceras med minst 4 och därmed borde även bullernivåerna påverkas i motsvarande utsträckning. För oss boende i kvarteret Mysslingen, då speciellt för dem med lägenheter som angränsar direkt mot förskolan, så kommer detta att innebära avsevärt höjda bullernivåer jämfört med tidigare, speciellt med tanke på kontrasten mot att dessa hus tidigare vett mot Årstafältet med minimalt buller. Jag anser att en bullerutredning borde göras och att bullerdämpande åtgärder ska antas i förebyggande syfte för att bullernivåerna under dagtid inte ska bli orimligt höga. Jag anser det oacceptabelt att sopa en bullerutredning under mattan av den enkla anledningen att det saknas riktlinjer. Då är det dags att sätta riktlinjer för buller kring förskolor eller genomföra en jämförelse med redan etablerade förskolor i området. En oroande tanke är också vilken effekt det ökade bullret skulle ha på marknadsvärdet för våra hus, speciellt de som vetter mot förskolan. Jag är orolig för att värdet på min lägenhet kommer att minska avsevärt om bullernivåerna från förskolan blir för höga och att lägenheten därmed blir svårsåld. Husen är väldigt lyhörda både vad gäller ljud inifrån och utifrån. Vår förening hyr marken av Stockholms Stad. I samband med bygget på Årstafältet så har vi fått klart för oss att minst 2 st genomfartsvägar för gångtrafikanter kommer att anläggas över marken, mellan våra hus. Den ökade gångtrafiken, den nya bebyggelsen, nya vägar i området samt förskolan kommer att innebära en stor förändring av ljudmiljön runt våra hus. Jag undrar om en sänkning kommer att göras av tomträttsavgälden för att kompensera för de ändrade förutsättningarna och ev. påverkan på marknadsvärden och boendeavgifter för våra bostadsrätter som dessa kan innebära?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Eventuella konsekvenser eller skador orsakade av den pågående entreprenaden utanför planområdet hanteras inte inom planprocessen utan diskussioner sker i så fall direkt mellan projektorganisationen och de boende i området. Ett visst buller är att förvänta från en förskola när barnen vistas på skolgården. Alla barn vistas dock inte samtidigt utan utenärvaron är tänkt att regleras växelvis. Förskolegården är även så pass stor att det finns möjligheter att sprida ut barnen på olika delar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att ljudvolymerna går att hantera på ett lämpligt sätt men kommer inför granskning hantera frågan vidare för att säkerställa att olägenheten för boende inte överstiger vad som kan anses vara rimligt.

Parker och grönområden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Konkreta kompensationsåtgärder för de naturvärden (stödjande ekosystemtjänster) som går förlorade anser nämnden bör tas fram i det fortsatta planarbetet och redovisas i planhandlingarna.

I samband med naturreservatsarbetet för Årstaskogen och Årsta holmar har frågan väckts om Årstaskogens funktion som ekologiskt kärnområde kommer försvagas av ny bebyggelse i området Årsta.

En rapport är i framtagande som beskriver Årstaskogen och angränsande naturområdets ekologiska värden. Rapporten visar att planområdet ingår som en del av bedömda spridningssamband för såväl barrskogs- som ädellövsmiljöer i Årsta. Nämnden rekommenderar att denna kunskap beaktas vid frågan om kompensationsåtgärder och plantering av träd. I samrådshandlingarna ingår flera dokument som rör kvalitet för Årstafältets stadsliv, bl.a. för den planerade bebyggelsestrukturen och de offentliga rummen i etapp 4a och 4b. Analysen utreder samspelet mellan de olika kvarteren och mellan kvartermark och offentlig mark. MHN anser att beskrivningar av kvalitéer i den nya stadsdelen är positiva samtidigt som de bör omfatta vilka ekosystemtjänster som skapas. Ett exempel är stadsgrönska där de rekreativa och estetiska värdena bör tillföras en beskrivning över de stödjande och reglerande ekosystemtjänster som grönskan innebär. Att tillföra grönska i bebyggelsen har bl.a. betydelse för att hantera pågående och kommande klimatförändringar.

Samfundet S:t Erik Stockholm

På Årstafältet finns ett område med särskilt högt naturvärde (näst högsta naturvärdesklass), nämligen den på långt håll synliga enkelsidiga allén i planområdet etapp 4B. Den består av 35

planterade vitpilar, av hög ålder och hamlade för mycket länge sedan. När Stadsbyggnadsnämnden 2019-05-23 beslöt att planarbetet för etapp 4B skulle påbörjas betonade man att ”pilallén behöver bevaras”. Detta resulterade i en av experterna och SISAB beställd utredning (Pilallén på Årstafältet etapp 4B, Calluna AB 2019-12-11). Pilallén visar sig vara skyddad av det generella biotopskyddet i miljöbalken, men har sedan länge varit vanskött och inte åtgärdats med beskärningsåtgärder etc. Ett mycket stort antal av de gamla träden utgör en uppenbar risk p.g.a. fallande grenar, vilket resulterat i att allén nu är avstängslad. Utredningen rekommenderar därför att hela allén bör fällas. Staden har hos Länsstyrelsen sökt dispens från biotopskyddsbestämmelserna, för nedtagning av pilallén, men Länsstyrelsen torde ännu inte ha fattat beslut. I planbeskrivningen nämns anmärkningsvärt nog inte att Callunas utredning anger (sid. 13) att pilallén är möjlig att bevara på ett säkert sätt genom att ”snarast möjligt planera för ersättning, eventuellt etappvis, samt genomföra beskärningsåtgärder”. Pilallén löper längs en karakteristisk vägbank, som märkligt nog inte utretts närmare. Callunas utredning nöjer sig med att konstatera att allén syns på flygfoto från 1958 (bild sid. 7) och att det som i dag är en gångväg då var en bredare, farbar väg. En genomgång av äldre kartmaterial avslöjar att vägen var den norra delen av en nord-sydlig avtagsväg från Göta landsväg till gården Östberga. Den sista av gårdens byggnader, en tillbyggd enkelstuga, revs så sent som 1958. Där återstår nu en bytomt från järnåldern (RAÄ 68) och ett stort gårdsgravfält (RAÄ 27). I äldre tid nåddes Östberga endast via en väg i väster från Göta landsväg. Vägen med pilallén, som förkortade avståndet till Stockholm, torde ha tillkommit senast 1845 (enligt Topografiska corpsens karta). Den välbevarade, för sitt ursprungliga ändamål sedan länge inte använda vägen, bör därmed uppfylla fordringarna i kulturmiljölagen, för att av Länsstyrelsen förklaras som fornminne. Den utgör tillsammans med Göta landsväg ett s.k. färdvägssystem, enligt Riksantikvarieämbetets terminologi. Vägen mot den forntida gården Östberga, med sin vida synliga pilallé, måste bevaras och bör förklaras som fornminne.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inom projektet planeras för kompensationsåtgärder för naturvärden som går förlorade. Inför granskning kommer planhandlingarna kompletteras med konkreta förslag på vilka dessa åtgärder är. Även synpunkterna om ekosystemtjänster kommer inför granskning beaktas och planhandlingarna kommer kompletteras med utökad beskrivning av vilken roll ekosystemtjänster har i stadsmiljön. Pilallén som nämns i Samfundet S:t Eriks yttrande ligger inom detaljplanen för etapp 4b på Årstafältet och hanteras inom en annan planprocess.

Gator och trafik

Biltrafik

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar

Samarbetsnämnden har inga synpunkter i sak på berörda planer, men vill uppmärksamma byggtrafikplanering. Trafikplatsen Åbyvägen/Grosshandlarvägen har betydande brister och är känslig för trafikökning. Byggtrafiken för Etapp 3 måste därför ledas från Ersta Gårdsväg, som är relativt lite belastad, eller norrifrån. Etapp 4a och 4b bör matas från öst.

Trafikverket

Planförslaget berör väg 75, Södra Länken, och väg 226, Huddingevägen, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen (och kan även innefatta framtida utbyggnadsbehov). Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden. Delar av tunnelsystemet för Södra Länken är byggda med betongtunnlar, främst tunneldelarna närmast mynningarna. Tunnelmynningen mot Huddingevägen är en sådan del. Staden planerar för att bygga gator och trafikplats ovanpå dessa tunnlar, något de inte är utformade för. Staden behöver till granskningsskedet visa på hur de planerade lokalgatorna ovanpå Södra Länkens tunnelsystem kan byggas utan att påverka funktionen eller riskera intrång i vägens skyddszon. Intrång i vägens skyddszon måste godkännas av Trafikverket. Staden måste också redovisa att de gator som planeras ovanpå tunnelarna kan byggas genom t.ex. lastberäkningar.

På plankartan behöver införas bestämmelse om lägsta nivå i meter över nollplanet för dränerande ingrepp, i enlighet med gällande detaljplan Dp 93045. Det krävs även reglering av högsta tillåtna laster som kan påföras tunnelkonstruktionen liksom krav på rot-skydd för trädplanteringar.

Länsstyrelsen

Kommunen behöver tydligare visa att planens genomförande tillgodoser riksintresset för kommunikationer med avseende på väg 75, Södra länken och väg 226, Huddingevägen. Yttrandet från Trafikverket indikerar att det ännu inte är säkerställt att genomförandet inte kan komma att påtagligt försvåra nyttjandet av vägen. Vid Länsstyrelsens bedömning av detaljplanens förenlighet med riksintresse för kommunikationer lägger vi stor vikt vid Trafikverkets granskningssynpunkter. Länsstyrelsen noterar att det återstår en del frågor som behöver klargöras, för att inte äventyra att detaljplanen påtagligt försvårar nyttjandet av Huddingevägen och

Södra länken. Inför antagandet av detaljplanen behöver kommunen därför visa att de frågeställningar som Trafikverket lyfter har en lösning, så att en god bebyggd miljö kan uppnås samtidigt som riksintresset tillgodoses. Exempel på åtgärder som vi anser kan påtagligt försvåra nyttjandet av väganläggningen är fysiska intrång som påtagligt försvårar drift, underhåll och eventuella planerad utbyggnad av vägarna samt risk för framtida krav på trafikrestriktioner på trafiken.

Trafikkontoret

Gatunätet på Årstafältet är uppbyggt av huvudgator med tillhörande lokalgator. Huvudgatorna bildar en ring kring fältet som sträcker sig genom stadsdelen från Johanneshovsvägen i nordost, förbi torget och sedan vidare förbi Östbergahöjden i söder för att avslutningsvis nå Huddingevägen i sydost. Kontoret saknar en tydlig övergripande illustration över hur körriktningarna planeras för gatorna. Det blir svårt att tyda riktningarna enbart genom att läsa planbeskrivningen och plankartan utifrån in- och utfartsförbud. Kontoret vill se en förtydligande översiktlig illustration i planbeskrivningen.

Trafikkontoret anser att sektionen för huvudgatan är för smal för att inrymma alla de funktioner som föreslås. Körbanan anges vara 6,7 meter bred, d.v.s. ett körfält i vardera riktningen om 3,35 meter. Det anges även angöringszoner med 2 meters bredd, vilket är smalare än det utrymme leveranser och liknande fordon kräver. Enligt Gata Stockholm ska en huvudgata med kollektivtrafik ha minst 3,5 meter breda körfält – detta blir såklart extra viktigt då huvudgatan planeras med angöring i båda riktningarna. Körfältsbredder under standardkrav tillsammans med dubbelsidig angöring, också de under standardkrav för huvudgata, kan komma att påverka framkomligheten för kollektivtrafiken på ett negativt sätt.

Kontoret menar att den rörliga trafiken längs huvudgatan ska prioriteras. Detta gäller även för gång- och cykelbanorna.

Trafikkontoret anser därmed att sektionen för huvudgata bör ses över för att bättre möta de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm.

Parkbryggan ska löpa genom flera etapper och har en övergripande utformning som är gemensam för hela Årstafältet. Ytan ska enligt planbeskrivningen gestaltas som ett viktigt promenadstråk med många sittplatser. Gångfartsområden är enligt trafikkontoret en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning. Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet vid lokalgatornas vändplats är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på det tilltänkta gångfartsområdet. Kontoret anser att samtliga allmänna återvändsgator bör utformas med en trafiksäker vändplats. Likväl

bör garageinfarten till kvarter I (i) inte hamna i konflikt med tilltänkt gångfartsområde. Det är även svårt att utläsa var garageinfarten till kvarter I (i) faktiskt planeras ligga. Enligt plankartan är det in- och utfartsförbud runt hela kvarter I (i) förutom vid vändplatsen inom illustrerad cirkel två (2), se ovan. Men i *PM Allmän Platsmark* anges att garageinfarten för kvarter I (i) planeras att ligga vid vändplats på den så kallade *Skolgatan*. Trafikkontoret önskar att garageinfarternas läge tydliggörs i planbeskrivningen. Då garageinfarterna planeras långt in på många lokalgator kommer trafiken öka i något större utsträckning än om de hade placerats närmare huvudgatan. Därför blir lokalgatornas utformning extra viktig och dess funktioner måste avvägas mot ett lite större fordonsflöde. I vändplatserna vid lokalgatorna måste en säker vändning kunna genomföras av alla fordon, detta för att ge goda förutsättningar för ett trafiksäkert gångfartsområde.

Vidare ställer sig kontoret kritiska till den föreslagna varuförsörjningen till förskolan på norra lokalgatan. Enligt *PM Allmän Platsmark* planeras leveranser till förskolan lösas i gatan, vilket kommer medföra långa avstånd och att varuleveranserna potentiellt hamnar i konflikt med cykelpendlingsstråket. Trafikkontoret anser att en bättre lösning bör vara möjligt att planera i detta skede. Kontoret önskar att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen. Trafikkontoret ser potentiella konfliktpunkter där norra lokalgatan (GATA 2) korsar torget för att ansluta till huvudgatan. Kontoret vill spela en aktiv roll i utformningen av denna plats i syfte att säkerställa god trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Platsen bör regleras som GATA i plankartan.

Skolgatan (GATA 2) utformas enligt planbeskrivningen med hänsyn till gångtrafikanterna. Vidare ska en rad angöringsfunktioner lösas i gatan, vilket ställer höga krav på utformningen speciellt då det planeras för en skola i området. Varuleveranser anges lösas i gatan utan närmare beskrivning. Trafikkontoret anser att ovan ska lösas på kvartersmarken. Kontoret anser att avsnittet kring Idrottshallen, kopplat till trafiksituationen, behöver tydliggöras väsentligt. Likaså för det planerade LSS-boendet längs Skolgatan. Kontoret ser stora potentiella konflikter med placeringen av idrottshallen m.h.t leveranser och angöring. Trafikeringen ska inte bidra negativt till gångfartsområdets trygghet och säkerhet. Parkering och leveranser ska lösas på kvartersmarken.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret

Kontoret ser positivt på att det nya gång- och cykelnätverk som planeras i området. Framkomligheten för cyklister förbättras genom att lokala cykelstråk kopplas samman med pendlingsstråken mot Gullmarsplan, Årstabron och Älvsjö. Norra lokalgatan (GATA 2) ska innehålla ett cykelpendlingsstråk. Detta stråk är av avgörande betydelse för hela området. Kontoret anser att detta cykelstråk ska breddas i enlighet med de riktlinjer som Gata Stockholm fastslagit. Ett cykelpendlingsstråk ska minst vara 3,25 meter brett vid dubbelriktad trafik, utan avsteg. Sektionen kommer behöva ses över och i detta arbete vill Trafikkontoret vara delaktiga. Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Planförslaget omfattar flera goda gångstråk och kopplingar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar. Enligt Gata Stockholm ska en gångbana längs huvudgata utföras med minsta breddmått 3,5 m. Ett sådant mått kan vara svårt att uppnå men ger en fingervisning kring vilket breddmått som bör eftersträvas.

De nya cykelbanorna i området kommer skapa ett attraktivt och gott cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt. Det är dock viktigt, som tidigare påpekat, att cykelpendlingsstråket följer de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm. Enligt den framtagna cykelplanen för området ska det finnas en cykelkoppling med huvudstråkstandard mellan Hus F och Landsvägsparken. Enligt planbeskrivningen ska stråket genom parken vara en gemensam gång- och cykelbana. Kontoret ser brister i cykelkopplingen i och med att koppling till huvudstråk utmed huvudgata saknas. Kopplingen landar i den så kallade entréplatsen. Likaså är hela området reglerat som park. I gångfartsområdet, Parkbryggan, ska det i det fortsatta arbetet säkerställas ett en cykelbana med huvudstråkstandard bereds utrymme.

Kollektivtrafik

Boende 2

Med tanke på kollektivtrafiken så undrar vi också hur ni har tänkt lösa det? Tvärbanan är (som ni borde veta) för det mesta proppfull redan idag. Med viss reservation för coronan just nu.

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer i RiBuss (Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till

busstrafik) vad gäller t.ex. gatubredder och utformning av hållplatser när dessa projekteras. På de gator där busstrafik kommer trafikera i framtiden behöver körfältsbredden minst vara 3,5 meter. Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

Planen berör utredningsområdet för tunnelbana till Älvsjö. Arbetet med lokaliseringsutredningen för nya tunnelbanan innebär att olika möjliga korridorer för linjesträckning utvärderas. Några av de möjliga korridorerna kan därför komma att beröra nu aktuell detaljplan. Förvaltning för utbyggd tunnelbanas projekt för tunnelbana till Älvsjö har tillsammans med berörda förvaltningar inom Stockholm stad etablerat samarbete för frågor runt lokalisering mm. Inom ramen för detta samarbete utgår vi från att det fortsatta planarbetet beaktar tunnelbanas behov. Förvaltning för utbyggd tunnelbana önskar fortsatt dialog med Stockholms stad.

Trafikkontoret

Kontoret ser även positivt på att kollektivtrafiknätet föreslås utökas. Längs huvudgatan, enligt planbeskrivningen, möjliggörs för förbättrad busstrafik till Årstaberget, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Tillgänglighet

Trafikkontoret

Planen bör kunna arbeta för att lösa tillgängligheten för rörelsehindrade inom 10 meter från entré och därmed hålla sig inom stadens riktlinjer, bland annat för kvarter E på samma gata. Kontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla. Vid gator som lutar mer än 1:20 ska nivåskillnaderna vid entréerna tas upp på kvartersmark.

Parkering

Hyresgästföreningen Sydost

El-ladningsuttag, hur många?

Trafikkontoret

Parkeringsstalet för bil är satt till 0,45 platser per lägenhet.

Trafikkontoret anser att detta är rimligt. Likaså ser kontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. Däremot saknas parkeringslösningar för kvarter F. Trafikkontoret saknar resonemang och motivering till varför en uppräknig för besöksparkering inte anses behövas. Enligt framtagna trafikutredning fastslås att uppräknig för besöksparkering kommer behövas i de fall där garage byggs inom den egna fastigheten. Det beskrivs att besöksparkering kan ske i gata men enligt planbeskrivningen och illustrationer ser det ut som att utrymmet saknas för att möjliggöra för detta. Då området som helhet kommer byggas ut i olika etapper kommer det bli viktigt att parkering på övergivna ytor och oreglerade gator undviks. Annars finns det risk att ett tillfälligt överutbud av parkeringsplatser skapas vilket kan medföra att andra mobilitetsåtgärder inte utvecklas som det är tänkt.

Cykelparkeringsstalet för boende ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket kontoret anser vara rimligt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade. Kontoret ställer sig frågande till den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata liksom illustrationen ovan. Mer omsorg behöver läggas på utformningen. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Luffart

Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggtrafik för Etapp 4a kommer under genomförandet i första hand matas från Johanneshovsvägen i öst. Inför granskningskedet kommer staden säkerställa och visa på att en utbyggnad av etapp 4a inte påverkar tunnelsystemet till södra länken eller riksintresset för kommunikationer. Lastberäkningar för gator ovanpå tunnlar kommer att genomföras samtidigt som eventuella intrång i Trafikverkets skyddszon kommer att stämmas av med Trafikverket. Stadsbyggnadskontoret kommer även utreda ifall de föreslagna regleringarna om lägsta nivå för dränerande ingrepp, högsta tillåtna laster på tunnelkonstruktionen samt krav på rotskydd för trädplanteringar kan bli aktuellt att inför i plankartan. Inför

granskningskedet kommer planhandlingarna kompletteras med en övergripande illustration över planerade körriktningar för gatorna. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att gatusektionen för huvudgatan och cykelpendlingsstråket har lämpliga mått i sina respektive delar men diskuterar gärna eventuella justeringar och utformning av gatorna i den av Trafikkontoret efterfrågade dialogen. Stadsbyggnadskontoret diskuterar även vid de tillfällena gångfartsgatans utformning samt trafiksäkerheten vid vändplatserna och hur det går att säkerställa att de inte hamnar i konflikt med föreslagna garageinfarter. I dialogen med Trafikkontoret ser gärna Stadsbyggnadskontoret att också varuförsörjning till förskolan avhandlas. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den föreslagna angöringen är lämplig men som Trafikkontoret är inne på behöver eventuella konflikter med cykelpendlarstråket hanteras. Stadsbyggnadskontoret diskuterar därför gärna de åtgärder som föreslås för att minimera risker i anslutning till angöringen till förskolan. När det kommer till kvarter I's garageinfart bifogades en inaktuell illustration till planhandlingarna som pekade ut en tidigare föreslagen plats. Inför granskningen kommer planhandlingarna och medföljande utredningar uppdateras med det senaste underlaget. Garagedfarternas lägen kommer även att tydliggöras i planhandlingarna. Varuleveranser till F-9 skolan och idrottshallen hanteras inom detaljplaneprocessen för etapp 4b. Planhandlingarna kommer dock förtydligas med en beskrivning hur varuleveranser är tänkta att ske till LSS-boendet. Cykelkopplingen förbi kvarter F och Landsvägsparken som ansluter till huvudgatan har illustrerats på ett felaktigt sätt i planhandlingarna och kommer justeras till granskningen. Den föreslagna tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö är tänkt att avlasta tvärbanan och erbjuda kollektivtrafik för de boende på Årstafältet och i intilliggande stadsdelar. Även busstrafik genom den nya stadsdelen kommer att komplettera det resande som idag sker med tvärbanan. Trafikförvaltningen Region Stockholm efterfrågar att anpassning sker till den busstrafik som är tänkt att trafikera huvudgatan vilket kommer att beaktas i den fortsatta planläggningen och efterföljande projektering. Trafikförvaltningen efterfrågar även att få delta i det fortsatta planeringsarbetet vilket Stadsbyggnadskontoret välkomnar. Fortsatt dialog sker även med Trafikförvaltningen om hur utbyggnaden av tunnelbanan kan komma att påverka denna specifika detaljplan. De flesta kvarter inom detaljplaneområdet klarar av att lösa tillgängligheten för rörelseförhindrade inom 10 meter från entréer. Intill kvarter E samlas dock flertalet viktiga funktioner vilket gör att en del av kvarteret har svårt klara 10 meter från entréer. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att föreslagen lösning med parkering inom 25 meter är en rimlig avvägning.

Ladningsuttag för fordon regleras inte i plankartan men inom planområdet finns möjligheter både inom kvartersmark samt på allmän plats att iordningställa platser för fordon att laddas. Parkeringslösning för kvarter F kommer att utredas vidare och kompletteras i planhandlingar till granskningen. Anledningen till att besöksparkeringen inte räknas upp är för att besöksparkeringen är inräknad i p-talet i kombination med möjligheter att parkera längs med gator. Den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata regleras inte i plankartan men är föremål för kommande projektering och genomförande inom projektet. Stadsbyggnadskontoret föreslår därför att även cykelparkeringen avhandlas i de kommande dialogerna med Trafikkontoret.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och avfall

För planen har stora förändringar skett kring höjdsättning och struktur jämfört med det systemhandlingsarbete som utförts 2013. Systemhandlingen har legat till grund för utbyggnaden av ledningar i etapp 1 som är under produktion. I E01 byggs de stora systemen över hela Årstafältet vilket varit nödvändigt för att upprätthålla VA-försörjningen för ett område mycket större än Årstafältet.

Utbyggnaden av ledningar i E01 innebär att de stora systemen är låsta liksom framtida anslutningspunkter, byggda ledningar i E01 samt vissa i systemhandlingen framtida planerade ledningar utgör därför en förutsättning för planering av gator och bebyggelse. I vårt svar finns därför behov av ändringar av gränser för markanvändning samt behov av u-områden. Inom området finns en stor mängd befintliga ledningar. I bilaga 1 framgår vilka ledningar som utgår och ersätts med nya. Då marknivåer och struktur förändrats har SVOA översiktligt ritat om ledningsnätet med huvuddragen. Ytterligare ledningar och justeringar kan behövas vid framtida projektering liksom ny hydraulisk modellering, arbete som normalt utförs i systemhandlingsskede.

Stockholm Vatten avgör var förbindelsepunkter ska placeras i enlighet med Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA). Nedan presenteras möjliga anslutningspunkter för de planerade kvarteren inom detaljplanen:

Vattenförsörjning

Vattenanslutning kan beredas genom planerade vattenledningar i allmän mark, enligt Bilaga 1.

Spillvattenförsörjning

Anslutning kan beredas genom planerade spillvattenledningar i allmän mark, enligt Bilaga 1.

Dagvattenförsörjning

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till planerade dagvattenledningar enligt Bilaga 1. Vid eventuella frågeställningar beträffande omhändertagande av dagvatten inom fastigheten kan respektive områdesansvarig kontaktas.

Vattentryck

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +85 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +60 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Övrigt

Befintliga ledningar skall vara i drift tills nya kan tas i bruk.

Byggherrar bör kontakta Stockholm Vatten och Avfall för vidare hantering av VA-frågor som mätning av vatten, förbigång brandvatten, förbindelsepunkt, behov av fettavskiljning mm.

I den västra delen av kvarter G är byggnadsyta ritad över den stora avloppsledningen som byggs i etapp 1. För åtkomst av ledningen måste den byggbara ytan minskas åt öst motsvarande 6m räknat från ledningens centrumlinje. Marken ska prickas och förses med u-område 6+6 m om marken ska vara kvartersmark. Detta har i februari framförts till er. I Skolgatan väster om skolan har marknivå ändrats kraftigt sedan systemhandlingsskede. Marken har höjts med upp till 2m vid nivå +17,5. Höjningen av planerad mark innebär att en planerad dagvattenledning för avvattning av i stort sett hela norra planområdet hamnar 3,5-4m under färdig yta.

Ledningen går ej att leda på annat sätt och måste vara åtkomlig. För åtkomst av ledning kommer en spont krävas och för det ett utrymme på 5+5m i gatan. Inom denna zon kan ej träd och utrustning placeras. Ovanför torgytan längs huvudgatan intill Idlången 3 planeras parkmark mellan bostäder och yta för centrum. De stora ledningar som byggs i E01 kräver större utrymme för åtkomst. Parken måste utvidgas 2m åt öst alternativt behövs u-område 2m inom yta C1 och ”prickad” mark. Befintliga ledningar och serviser som försörjer Idlången 3 behöver flyttas och läggas om inom kvartersmark för Idlången 3. Allmänt ska framtida planering och projektering ta hänsyn till ledningar utförda i entreprenad E01, åtkomst av ledningarna kräver på många ställen spont och stora

utrymmen. Inom dessa områden skall ej utrustning, murar träd etc. placeras.

Dagvatten

Trafikverket

Planerad exploatering befinner sig inom Södra länkens kontrollområde för grundvattenpåverkan. Årstafältet består i huvudsak av mäktiga lerlager underlagrade av vattenförande friktionsjord på berg. Friktionsjorden består till stor del av morän med måttlig vattenförande förmåga och lokalt ingår sorterat material med hög vattenförande förmåga. Årstafältets grundvattenmagasin är påverkat av tidigare anläggningsverksamheter. Olika former av dräneringar och åtgärder som minskat grundvattenbildningen har medfört att nästan inget grundvattenflöde sker från dalgångens jordlager och att området därmed är mycket känsligt för ytterligare bortledning av grundvatten. Marksättningar pågår t.ex. sedan länge i området längs Sandfjärdsgatan. Grundvattensänkningar ska i princip undvikas och ska beaktas i detaljprojekteringen. Samråd kring detta måste fortsätta under hela projektet och Trafikverket vidhåller krav på att få ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder. Ett avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas rörande ett bevakningsuppdrag. Trafikverket vill även lyfta att verket har ett åtagande enligt vattendom för Södra Länken. Trafikverket följer upp grundvattensituationen och rapporterar till Länsstyrelsen. Här vill Trafikverket att det säkerställs att verket kan uppfylla kraven enligt domen under och efter byggarbetet.

Stockholm Vatten och Avfall

Dagvattenutredningen Dagvattenutredning till detaljplan – Årstafältet etapp 4a och b, 2020-06-02, beskriver att åtgärder planeras för lokalt omhändertagande av dagvatten både på kvartersmark och på allmän platsmark. Åtgärderna dimensioneras för ett regndjup på 20 mm enligt åtgärdsnivån för dagvattenhantering. SVOA förutsätter att detta fullföljs i den fortsatta planeringen och i byggandet av området. Enligt Dagvattenutredning till detaljplan kommer den planerade dammanläggningen på Årstafältet att ta emot dagvatten för rening och fördröjning samt även för skyfallshantering. Det är därför av vikt att ansvarsfrågan för skötsel och drift av dammen reds ut i ett tidigt skede då ansvaret kan falla på flera förvaltningar och bolag i staden. Enligt dagvattenutredningen ska skyfallsvatten ledas till dammen via ett dike. Ansvarsfrågan för diket bör även det redas ut i ett tidigt skede. Det är otydligt beskrivet hur dagvatten från den lokala hanteringen av dagvatten på både kvartersmark och allmän

platsmark leds vidare till dammen. Detta behöver förtydligas i utredningen.

Den funktionsbeskrivning av dagvattendammen på Årstafältet som refereras till i dagvattenutredningen och i PM MKN Årstafältet finns inte med i underlaget för samrådet. SVOA har därför inte kunnat ta del av den till samrådet och önskar i fortsättningen att få ta del av den. Med befintligt underlag till detta samråd går det inte att yttra sig om flödessituationen i detaljplaneområdet, varken storleksmässigt eller hur det kommer att fungera hydrauliskt. I dagvattenutredningen har inga flödesberäkningar gjorts utan man hänvisar till att dimensionering av ledningsnätet på Årstafältet pågår i ett större sammanhang. Enligt checklistan för dagvattenutredningar ska dimensionerande flöden redovisas och information ska redovisas om det finns fördröjningsbehov (enligt åtgärdsnivån samt eventuellt överskridande av åtgärdsnivån) som måste beaktas om det ska gå att göra påsläpp till den allmänna anläggningen. Detta har inte redovisats och bör kompletteras med så att en bedömning ska kunna göras om ytterligare plats ska avsättas för fördröjningsåtgärder i detaljplanen för området.

SVOA projekterar för närvarande nytt ledningsnät i området, men den helhetsbild man skulle få genom att flöden och fördröjningsbehov enligt checklistan beräknas i en dagvattenutredning saknas i underlaget till detta samråd. Här följer ytterligare några kommentarer gällande Dagvattenutredning till detaljplan:

-Det bör förtydligas om checklistan för dagvattenutredningar har använts. Om inte, så bör innehållet i dagvattenutredningen uppdateras med det som efterfrågas i checklistan.

-I kapitlet gällande riktlinjer för dagvattenhanteringen nämns endast dagvattenstrategin. Även åtgärdsnivån vid ny- och större ombyggnation bör beskrivas där.

-Förtydliga om det är antingen växtbädd eller skelettjord eller om båda ytorna behövs för att få ihop åtgärdsvolymen. (Tabell 2 i kapitel 6.2 Fördröjning enligt åtgärdsnivå).

SVOA har inte haft möjlighet att i detalj granska dagvattenutredningarna för kvartersmark. Det förutsätts att dagvattenutredningarna följer stadens checklista och att dagvatten från kvartersmark ansluts till det allmänna ledningsnätet efter rening och fördröjning enligt stadens åtgärdsnivå.

I utredningen Årstafältet – PM MKN Årstaviken presenteras resulterande föroreningsbelastning och halter i dagvattnet i tabellerna 2 och 3. Det är oklart om åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten är medräknat i fallet ”efter exploatering utan dagvattendamm”. Detta behöver ett förtydligande.

I samma utredning har reningseffekten beräknats för dammen. Det står att reningseffekten avser hela dammsystemet med en fördamm och tre efterföljande dammdelar och är beräknad utifrån totalt inkommande föroreningsmängder från hela avrinningsområdet och totalt utgående föroreningar från hela avrinningsområdet. Beräknas allt dagvatten från hela avrinningsområdet genom alla dammarna? Enligt beskrivningen tillförs dagvatten från delar av det totala avrinningsområdet till den sista eller de två sista dammdelarna. Det framgår inte om man har tagit hänsyn till det.

Här följer ytterligare några kommentarer gällande utredningen Årstafältet – PM MKN Årstaviken:

-I kapitlet gällande flödesvägar och rening står det att figur 2 ska visa utsläppspunkter i Årstaviken, vilket den dock inte gör.

-Det ser ut som ett decimalfel gällande kväve (N) i tabell 10 i kapitlet Spädningsberäkningar.

-I bilaga 1 finns ett ”inlopp 5” markerat som saknas i figur 2 på sid 4. Det saknas även en beskrivning av vilket vatten som leds till det inloppet.

Energiförsörjning

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter. För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio lokalnät en ny nätstation centralt i planområdet i inhyst läge. Stöd för områdets lokala elnät och planens elförsörjning ges även genom nya fristående nätstationer i etapp 4B samt läge i Årstafältets park intill planområdena.

Dimensionering förutsätter att nya byggnader i området ansluts till fjärrvärme. Planbestämmelse E i plankarta bör förtydligas med ”Teknisk anläggning elnätstation”. Se bilaga ”Funktioner nätstationer” för ytterligare information om de funktionskrav som behöver tillgodoses för nätstationen.

Myndigheters rekommendationer för buller och magnetfält måste beaktas vid lokaliseringen av nätstationen inom byggnad.

Det är viktigt att Ellevios kablar ges erforderligt utrymme i marken närmast nätstationen, tekniska krav som maximala böjradier och inbördes kabelavstånd behöver tillgodoses. Avstånden i planen är stora vilket innebär att distributionsledningar behöver ges förutsättningar för kortast möjliga förläggningssvägar. Se vidare information i bilaga ”Servislängder och nätstationer”. Ellevio lokalnät önskar inbjudan till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi AB, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar i korsningen

Älvkällvägen/Johanneshovsvägen. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Kontaktperson är Erik Jonsson, tel. 0722 39 71 38.

Stockholm Exergi har inget att erinra när det gäller undermarksanläggningar. Kontaktperson för undermarksanläggningar är Jessica Palm.

Hyresgästföreningen Sydost

Enligt övergripande mål i stadens miljöprogram poängteras att en hållbar energianvändning skall vara högst 55 kWh/m² per år med siktet inställt på ett mål om högst 45 kWh/m² per år. Kravet på energiförsörjning omfattar uppvärmning, tappvarmvatten och fastighetsenergi. Har ni tagit hänsyn till ovensagda i en kravspecifikation?

Avfallshantering

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på att området kommer ha stationär sopsug. Framgår inte vart miljörum planeras och vart angöring till dessa ska förläggas. I det fortsatta arbetet är det viktigt att det planeras så att sophantering kan skötas på ett trafiksäkert sätt.

Skötsel, renhållning och underhåll

Hyresgästföreningen Sydost

Återvinningsrum ska ha fläktstyrd till- och från luft.

Stockholm Vatten och Avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för maskinell hantering av tre fraktioner i form av stationär sopsug, samt att kompletterande insamlingssystem för övriga fraktioner ska finnas. Angöring för hämtfordon i anslutning till miljörum bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen. För verksamheter som genererar större mängder matavfall där även fettavskiljare krävs rekommenderas en så kallad kombitank som hanterar både mat- och fettavfall. I miljörummen rekommenderas även att utrymme för

insamling av grovavfall planeras. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt grovavfall. Ett alternativ till insamling av grovavfall i miljörum är att erbjuda hämtning via container minst två gånger per år. Uppställningsyta för container ska då utformas på kvartersmark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Fortsatt dialog med Trafikverket kommer att fortskrida kontinuerligt under projektets genomförande för att säkerställa att grundvattensänkningar undviks. Inför granskningen kommer även planhandlingarna förtydligas med beskrivning av hur skötsel och drift av dammen är tänkt att fördelas inom stadens förvaltningar och bolag. Även skötsel av diket i Landsvägsparken och hur dagvatten leds vidare ner till dammen kommer att beskrivas på ett utförligare sätt. Inför granskningen kommer Stadsbyggnadskontoret och projektet att bjuda in SVOA till fortsatt dialog om hur dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdet och projektet beskrivs på ett lämpligt sätt. SVOAs övriga synpunkter på det underlag som saknas kopplat till dagvattenutredningen beaktas i den fortsatta planläggningen inför granskning och är föremål för ytterligare justeringar. Inför granskningen beaktas Ellevios synpunkt om tydligare planbestämmelse för teknisk anläggning och det bilagda dokumentet med funktionsbeskrivningar. Ellevio bjuds även in till ledningssamordning och kontaktas för fortsatta diskussioner om hur genomförandet av etapp 4a kan samordnas med utbyggnaden av deras anläggningar. Stadsbyggnadskontoret noterar att Stockholm Exergi vill att genomförandeavtal för åtgärder i deras anläggningar tecknas snarast möjligt. Inför att granskningen påbörjas inleds därför dialog med Stockholm Exergi om ett genomförandeavtal för ovan nämnda åtgärder. Energianvändning regleras inte i plankartan men byggaktörerna omfattas av riktlinjer som de under utbyggnaden förhåller sig till. Var miljörum föreslås placeras beaktas i den fortsatta planläggningen. Kvarterens återvinningsrum regleras inte i plankartan men lämplig till- och frånluft regleras i annan lagstiftning.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Länsstyrelsen

Planområdet består enligt planbeskrivningen av huvudsakligen mäktiga lerlager. Länsstyrelsen anser att risker kopplat till geoteknik för aktuell detaljplan inte är tillräckligt redovisade i

planhandlingarna. I planbeskrivningen framhålls att grundläggning av byggnader generellt utförs med pålar. Till detaljplanen har geotekniska utredningar tagits fram kvartersvis. Utifrån dessa bör kommunen komplettera planbeskrivningen med en mer detaljerad beskrivning över vilka delar av planområdet som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta. Se planbeskrivningen för etapp 3, granskning, som exempel på sådan beskrivning. För att undvika risker kopplat till geoteknik bör nödvändiga förstärkningsåtgärder regleras i plankartan - Alternativt behöver de redovisas så pass tydligt i planbeskrivningen, att dessa kan följas upp i bygglovsskedet. De geotekniska riskerna ska bedömas utifrån ett förändrat klimat som väntas bli blötare och varmare.

Brandsäkerhet

Storstockholms brandförsvaret

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2017-05-22). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällan Huddingevägen (sekundär farligt gods väg) i närheten av aktuellt planområde. Enligt aktuell planbeskrivning skall dock den planerade bebyggelsen hamna som minst ca 150 meter från farligt godsleden och riskkällan bedöms inte kunna medföra förhöjda risknivåer som behöver hanteras. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-093 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg. Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-094. Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt situationsplanen och fotomontaget ser träd ut att planteras mellan gata och husfasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek. Enligt underlaget som SSBF tagit del av ser det ut som att de övre våningarna är indragna/inskjutna från fasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa våningsplan bör det säkerställas att våra höjdfordon kan nå dessa. Inskjutna våningsplan kan ibland omöjliggöra åtkomlighet, beroende på vinkel. Brandvatten vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-125. Träfasader SSBF uppmärksamma om tidigare diskussioner med stadsbyggnadskontoret angående tolkning av BBR 5:551-Ytterväggar i byggnad klass Br1. I fall byggherren i vidare projektering vill förse ytterväggen med träfasadbeklädnad genom avsteg med hänsyn till sprinkler (enligt allmänt råd till BBR 5:551) har SSBF tolkat att avsteget förutsätter att räddningstjänsten har åtkomst till fasaden. Detaljerad information om projekteringen och hur fasaden ska utföras framgår dock inte och denna fråga ska behandlas vidare i byggprocessen. Det är inte heller SSBF som slutgiltigt tolkar reglerna, men vill ändå upplysa om detta.

SSBF har inte i detalj granskat de olika brand- och utrymningskoncept som finns framtagna för de olika kvarteren men ser det positivt att ämnet hanteras i detta tidigare skede. SSBF är

medvetna om att detta är en fråga som ska hanteras i senare skede, men om det inte skapas utrymme så att inte bra brandskydd möjliggörs, kan detta utgöra en projektrisk. Fullständiga förutsättningar skall redovisas av byggherren inför startbesked i det tekniska samrådet. SSBF vill uppmärksamma projektet särskilt på kvarter G och I som är inneslutna, så att räddningstjänsten inte kan ges tillgång till båda sidor av byggnaden. SSBF finner det problematiskt om flera utrymningskoncept tillämpas för samma byggnad, och vill uppmärksamma staden om att loftgångar med för långa gångavstånd är ett ofta förekommande problem. I slutändan är det alltid byggherrens ansvar att uppfylla kraven i Boverkets byggregler, men planen måste skapa förutsättningar för att detta skall vara möjligt. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer i fortsatt planläggning inför granskning beakta Länsstyrelsens önskemål om en mer detaljerad beskrivning av planområdet över vilka delar av planområdet som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta. Även nödvändiga förstärkningsåtgärder kommer vara föremål för beskrivning eller reglering i planhandlingarna. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen. Stadsbyggnadskontoret noterar SSBF:s synpunkter och tar med sig informationen och frågan om brandsäkerhet till fortsatta diskussioner med byggaktörerna och staden under fortsatt planprocess inför granskning. SSBF:s initiativ till samverkan utifall osäkerheter kvarstår noteras av Stadsbyggnadskontoret och återkommer till SSBF om behovet skulle uppstå.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

Boende 2

Tänker också på gamla Årstälänken. Hur tänker ni där? Den borde ju saneras efter all trafik genom alla år som susat fram där. Vad görs där?

Hiresgästföreningen Sydost

Vi förutsätter att en markteknisk undersökning utförs i dessa delar ingående i etapp 4a.

Luftkvalitet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

MHN saknar en tydlig redovisning i planhandlingarna för frågor om ljudmiljö och luftkvalitet. MHN anser att planförslagets redovisning av luftkvalitet inte är tillfredsställande utifrån planförslagets utformning. Utredningen för luftkvalitet från år 2017 behöver uppdateras och fördjupas i det fortsatta planarbetet för att nämnden ska kunna bedöma planförslaget. För att redovisa en så tydlig bild som möjligt av den framtida luftföroreningssituationen, och främst då för den östra delen vid tunnelmynningen för Huddingevägen, bör de mest passande beräkningsmodellerna (spridningsmodeller) användas. Nämnden bedömer att en s.k. gaturumsmodell bör användas vilken tar hänsyn till de effekter på luftkvaliteten som följer av att ny bebyggelse uppförs invid Huddingevägen. För att modellera tunnelutsläppen från Huddingevägens tunnelmynning bör en s.k. CFD modell (Computational Fluid Dynamics) användas.

Länsstyrelsen

Enligt luftkvalitetsutredningen (Sweco 2017-04-28) kommer miljökvalitetsnormerna, MKN för kvävedioxid och partiklar överskridas vid Huddingevägen men sedan avta vid mot planområdet där MKN förväntas följas. Kommunen menar att planerad bebyggelse kan ha avskärmade effekt mot luftföroreningar och skapa bättre förutsättningar längre in i planområdet, dock finns inga beräkningar på detta. Det hade varit till fördel om kommunen kunde styrka detta påstående genom att redovisa hur de tillkommande byggnadskropparna påverkar utspädningen av luftföroreningar. På så sätt hade kommunen tydligare kunnat visa hur avskärmningen bidrar till bättre luftkvalitet innanför, men även hur höga halterna blir mellan Huddingevägen och närmsta byggnadsfasader. En ytterligare faktor till varför en sådan analys bör göras är att det i trafikutredningen (Tyréns 2020-02-20) framgår att det krävs flera åtgärder och strategier för att hålla nere biltrafiken i området, eftersom den nya gatustrukturen i planområdet riskerar att bli en attraktiv förbindelse för genomfartstrafik vid bilköer på de stora trafiklederna.

Buller

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

MHN anser att bullerskyddsåtgärder bör övervägas för detaljplanens Landsvägspark mot trafikbuller från Årstafältets huvudgata. Nämnden noterar att ljudnivån kommer att vara hög i Landsvägsparken. För stora delar av parken bedöms ljudnivåerna överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå och delvis kommer nivåerna att vara över 65 dBA. De beräknade höga ljudnivåerna hämmar vistelsevärdena avsevärt och det är t.ex. tveksamt om förskolor och

skolor kan tillgodogöra sig Landsvägsparken som lämplig lekyta. I miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet påpekade nämnden vikten av en god ljudkvalitet för de parkområden som människor kommer att kunna besöka för bl.a. rekreation. En bedömd lämplig ljudnivå var enligt nämnden cirka 50 dBA i ekvivalentnivå. Naturvårdsverket anser att det i rekreatiomsområden i tätort bör eftersträvas en ekvivalentnivå om 55 dBA för vardagsmedeldygn. I stadens åtgärdsprogram mot buller för år 2019-2023 anges, som långsiktigt mål och som stadens syn på vad som är en god ljudmiljö, 45 dBA som ekvivalentnivå för större rekreatiomsområden. MHN anser att gemensamma förutsättningar i form av prognoser för bedömda trafikvolym och andel tung trafik liksom skyltade hastigheter på gator/vägar bör gälla för hela planområdet. Bedömningen av bullerexponering försvåras av att redovisade bullerrapporter för planens delområden (kvarter) uppvisar olika förutsättningar. Fastställda trafikvolym m.m. är särskilt betydelsefullt för att kunna bedöma ljudnivåerna utomhus vid förskolan.

För att kunna bedöma kommande bullernivåer samt påverkan på luftkvalitet från vägtrafik till bostäder inom planområdet, anser MHN, att den till planhandlingarna hörande trafikutredningen bör förtydligas med avseende på bl.a. vilken maximal trafikkapacitet som den nya huvudgatan förväntas kunna få, samt när det kan vara aktuellt att begränsa framkomligheten genom de åtgärder som anges i trafikutredningen. Den för Årstafältet genomförda trafikutredningen bekräftar att Årstafältets nya gatustruktur riskerar att bli en attraktiv förbindelse för stora mängder genomfartstrafik. I nämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet samt i plansamråd har nämnden påpekat riskerna för genomfartstrafik genom Årstafältet när ny trafikinfrastruktur skapas. Som en möjlig åtgärd anges i trafikutredningen att begränsa framkomlighet för biltrafik utmed huvudgatan vid stadsdelstorget på den västra delen av Årstafältet.

Länsstyrelsen

För att kunna uttolka hur bullersituationen ser ut i området idag samt förstå vilka åtgärder och lösningar som kommunen avser att använda i planförslaget går det i nuvarande förslag till största del främst att förstå det genom att läsa bullerutredningarna. Det är därför av stor vikt att frågan hanteras mer detaljerat i planhandlingarna och de behov som finns för regleringar återges i plankartan.

Kvarter B, D och E

I det sydöstra kvarteret planeras ett punkthus som ska markera stadsdelens östra entréplats. Punkthuset utsätts för bullernivåer över både 55 dBA och 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid de olika fasaderna. Att placera punkthus i bullerutsatta områden gör att en bullerdämpande sida blir svår att tillskapa. I första hand behöver placering och utformning av byggnader skapa bullerdämpande sidor och i enstaka fall kan det vara möjligt med tekniska lösningar för att klara bullernivåerna. Inför granskningen behöver kommunen ta fram exempel på lägenhetsutformningar som visar att Trafikbullerförordningen klaras vid de olika fasaderna som utsätts för förhöjda bullernivåer. Detta gäller även de hörnlägenheter som finns i de övriga kvarteren. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter C

I kvarter C är det framför allt fasaderna mot Norra huvudgatan som utsätts för ekvivalenta ljudnivåer upp mot 65 dBA. Precis som i kvarter B, D och E är det svårt att skapa genomgående lägenheter vid de olika hörnen som vetter mot Norra huvudgatan. Inför granskningen behöver planlösningar presenteras för att visa hur kommande bebyggelse klarar bullernivåerna. Även i det här kvarteret gäller det att skapa fasader som klarar 55 dBA i största möjliga mån. Tekniska lösningar bör användas ytterst sparsamt, eftersom det framför allt är placering och utformning som ska skapa tystare områden. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter F

I bullerutredningen för kvarter F redovisas bullernivåerna på de olika fasaderna i kvarter C. Det går dock att utläsa av andra illustrationer att fasaden närmast Norra huvudgatan utsätts för ekvivalenta ljudnivåer upp mot 75 dBA. Precis som i de övriga kvarteren behöver utformning och placering ses över och inför granskningen behöver en mer utförlig utredning för kvarter F presenteras. Utredningen behöver innehålla bullernivåer för de olika våningsplanen och lägenhetsutformningar. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter I

I kvarter I krävs tekniska lösningar för fem lägenheter. Eftersom denna tekniska åtgärd är en förutsättning för att skapa större lägenheter, så behöver åtgärden regleras i plankartan.

Rådgivande synpunkter

Bullerutredningen för förskolan, kvarter A (WSP 2019-11-19) bygger på trafikdata som vi bedömer är inaktuell för området. Kommunen bör därför ta fram en uppdaterad utredning till granskningen. Förskolan som planeras kommer ha 16 avdelningar. Även om det i dagsläget inte finns några generella riktlinjer för buller från förskolegårdar bör denna fråga beaktas i utformningen av skolgården. Norra delen av kvarter C ligger i anslutning till den planerade förskolan. Öster om kvarter G,H och I planeras en större skola med årskurs f-9 i detaljplan Årstafältet etapp 4b. Eftersom skolmiljöerna kan orsaka en del bullerstörning för de boende bör detta vara något kommunen beaktar i utformningen av bostadshusen och området samt med fördel även resonerar om i planbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vi anser dock att miljökonsekvensbeskrivningen som upprättats för planprogrammet bör revideras och utarbetas för att vara användbar till de detaljplaner som sedan tas fram.

Luftkvalitet

Hysesgästföreningen Sydost

Saknar ett kapitel under teknisk försörjning. Rubriken ventilation/inomhusklimat för skolor respektive bostäder för att klargöra vilket/vilka ventilationssystem/luftväxling/filter/värmeåtervinning et c som ingår i planerade nybyggnationer.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen

För Årstafältet etapp 4a och 4b har flera dagvattenutredningar tagits fram för delområden samt en övergripande dagvattenutredning för bägge områdena (Sweco 2020-06-02) samt ett PM för MKN vatten Årstaviken för Årstafältet (Sweco 2020-08-25). I dessa samt i planbeskrivningen konstateras att varje enskild detaljplan på fältet behöver följa stadens minsta åtgärdsnivå för dagvatten. Dessutom behöver dagvatten efterbehandlas och fördröjas i planerad dagvattendamm utanför planområdet, för att inte motverka Årstavikens möjlighet att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer. Eftersom dagvattendammen är den lösning som kommunen valt för att klara miljö kvalitetsnormen för den aktuella detaljplanen behöver

kommunen säkerställa att åtgärden genomförs samtidigt med detaljplanen. Annars behöver möjligheten att klara miljökvalitetsnormen säkerställas på annat sätt innan detaljplanen antas. Om inte detta görs, kan Länsstyrelsen komma att ta upp detaljplanen för prövning.

Översvämning

Boende 2

Och hur ser ni på framtida översvämningar som troligen kommer att inträffa på fältet, speciellt eftersom klimatet nu kommer att ändras allt snabbare? Vad har ni för någon beredskap på det?

Länsstyrelsen

Inför antagande av detaljplanen behöver kommunen säkerställa att de vattenmängder som ger översvämningar vid skyfall och som påverkar planområdet kan omhändertas utan risk för människors säkerhet samt skador på byggnader. Hanteringen av skyfall inom planområdet förutsätter att lösningar ordnas delvis utanför planområdet. Den övergripande skyfallsåtgärden är den dagvattendamm som placeras sydväst om planområdet, dit skyfallsvatten leds via diket som återfinns i aktuell detaljplan. Till granskningskedet behöver kommunen redovisa hur ett genomförande av dammen kan säkras.

Eftersom skyfallshanteringen i detaljplanen är beroende av dammen behöver kommunen säkra att föreslagen åtgärd med höjdsättning av gator är tillräcklig för att detaljplanen ska fungera självständigt innan ett färdigställande av dammen. I plankartan regleras höjdsättning av gator för att säkra avrinning mot dammen. Om detta är tillräckligt för att säkra framkomlighet för utryckningsfordon samt förebygga skador på byggnader behöver det förtydligas i granskningshandlingarna. I planbeskrivningen redovisas att reglerad höjdsättning och golvnivå inte är tillräckligt för att hantera översvämningrisker för kvarter B. Till granskningskedet behöver kommunen redovisa hur byggnaderna kan skyddas. Vidare konstaterar kommunen att det finns en ökning av maximala vattennivåer vid befintliga hus utanför planområdet. Om ett genomförande av detaljplanen innebär påverkan på befintlig bebyggelse behöver det hanteras inom planprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Om det finns eller upptäcks förekomster av markföroreningar inom projektområdet kommer denna mark saneras för att säkerställa att området inte är föremål för en hälsorisk. Markteknisk undersökning kommer i olika skeden genomföras under processens gång. Inför samrådet har övergripande marktekniska undersökningar gjorts för

att kunna göra en bedömning om marken är lämplig för planens ändamål. Inför granskningen kommer en kompletterande luftkvalitetsutredning att tas fram för att ge en fördjupad bild över hur södra länken påverkar planområdets luftkvalitet. Stadsbyggnadskontoret noterar Miljö- och hälsoskydds nämndens förslag på vad denna utredning bör innehålla och tar det i beaktande i fortsatt planläggning. Stadsbyggnadskontoret delar Miljö- och hälsoskydds nämndens synpunkter om behovet av fördjupad förståelse för bullerproblematiken i Landsvägsparken och tar med sig det i fortsatt planläggning inför granskning. Även synpunkterna om tydligare gemensamma förutsättningar i kvarterens bullerutredningar och att det finns behov för kompletterande revideringar samt förslag på förtydliganden i trafikutredningen tas i beaktande. Stadsbyggnadskontoret tar också Länsstyrelsens synpunkter om tydligare beskrivningar av bullersituationen i planbeskrivningen i beaktande och reviderar planhandlingarna inför granskning samt ser över de bägge skolornas påverkan på intilliggande bostadskvarterens utformning. Synpunkten om en uppdatering av den MKB som togs fram under programskedet tas i beaktande och MKBn är föremål för eventuell uppdatering inför granskning eller i andra etapper på Årstafältet där det bedöms lämpligt. I planbeskrivningen görs avvägningar om vilken information som är av vikt att redogöras för att detaljplanen ska beskrivas på ett lämpligt sätt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att Hyresgästföreningens förslag om ett nytt kapitel om ventilations/inomhusklimat är för detaljerad information om planens genomförande. Inför granskning kommer planhandlingarna kompletteras med ett tydliggörande att dagvattendammen ligger i en laga kraftvunnen detaljplan och håller på att byggas ut och alltså är en låst förutsättning som detaljplanen förhåller sig till. Planbeskrivningen kommer även kompletteras med beskrivning hur utryckningsfordon klarar av att ta sig fram under kraftiga skyfall samt att inga befintliga eller tillkommande byggnader riskerar att skadas.

Skolverksamhet

Utbildningsförvaltningen

Årstafältets bostäder finns med i utbildningsförvaltningens skolplanering och det kommer därför finnas skolplatser för dessa elever när bostäderna är färdigställda. Utbildningsförvaltningen har utöver detta inget att yttra i ärendet.

Boende 2

Nu tänker ni dessutom bygga en skola med 800 elever! Varje barn behöver en grönyta på 30 kvadrat, här kommer det till att handla om endast 8 kvadrat per barn. Hur tänker ni!!! Forna Göta Landsväg som ni redan har förstört en hel del utav räknar ni in i

parkplatsområdet. Är det där ni tänker att barnen ska hålla till på sina raster? Hur blir slitaget då? Bygg skolan borta mot Partiplatsområdet istället, då har dom nära till Årstafältets tvärbanahållplats. Nej, vi vill inte ha en skola på 800 elever här tätt inpå oss.

Boende 5

I Etapp 4a planeras ett stort trevåningsbygge som skulle bli en förskola till ca 288 barn. Byggnationen skulle innehålla 16 avdelningar, där man planerade 18 barn per barngrupp. Utemiljön för barnen skulle bestå av 3500 kvm, som skulle innebära fri yta och lekutrymme utomhus på ca 12,15 kvm/barn. Allt detta enligt koordinator för Enskede-Årsta-Vantörs stadsdel under det samrådsmöte som pågick på Facebook. Det hon berörde var att genom att bygga flera förskolor på Årstafältet i stället för en stor förskola skulle det innebära mindre utomhusytor för dessa små förskolor. Denna typ resonemang för en stor enhet är klart ekonomiskt, ej utifrån barnens liv och lust. I den Barnkonsekvensanalys, som har gått att läsa som underlag för detaljplanen på Etapp 4a har man inte tagit fasta på barnens bästa i bemärkelse av utemiljöns betydelse för barnens hälsa och utveckling, som kopplat till utemiljöns storlek. Stockholms stads egna riktlinjer för yta är frapperande små -12,15 kvm/barn jämfört med Boverkets rekommendationer på 40 kvm/barn. Man försvarar sig genom att alla barn inte kommer att vara på gården samtidigt. Däremot är Boverkets rekommendation på en yta av minst 3000kvm uppfyllt matematiskt räknad vid förskolan. När man därtill i planeringen talar om barngrupper på 18 barn, medan Skolverkets rekommendation är för barn 1-3 år från sex till tolv barn och för barnen mellan 4-5 år är riktmärket från nio till 15 barn. Det är förvånande att man i Barnkonsekvensanalysen inte ens har berört barngruppernas storlek. Hur kommer det sig att man har olika Verk med enbart rekommendationer -utan några som helst lagliga befogenheter -som kommunala politiker helt kan strunta i sina beslut?

Hyresgästföreningen Sydost

Ur vistelsesynpunkt är inte detta lite väl mycket med ca 300 barn? Varför inte max 8 avdelningar som i andra planförslag? Friytan per förskolebarn saknas. Vi har sett trenden att friytan minskar kraftigt så att vare sig stadens eller boverkets rekommendationer uppnås. Komplettera med högre krav och kvalitet på utemiljön i lommande projektskede.

Rådet till skydd för Stockholms Skönhet

Detaljplanen har många förtjänster men ett stort problem i förslaget är förskolan. Rådet ställer sig tveksamt till såväl utformningen som dess storlek. Att bygga en förskola med 16 avdelningar där närmare 300 barn ska vistas samtidigt är inget annat än ett farligt experiment enligt rådets mening. Skönhetsrådet avstyrkte redan för några år sedan en förskola i Hägersten om 12 avdelningar och skrev att det blir en fabriksmiljö för barn. Det anges inte hur stor friytan per barn kommer att bli men med 16 avdelningar befarar rådet att den inte kommer att nå vare sig stadens eller Boverkets rekommendationer. Det är positivt att det är en fristående byggnad men högre krav måste ställas på utemiljön, särskilt eftersom det handlar om ett område som inte tidigare är bebyggt.

Samfundet S:t Erik Stockholm

Förskolebyggnaden (etapp 4a) skulle bli den överlägset största i Stockholm, med 16 avdelningar i tre våningsplan och sammanlagt 288 barn, en storlek som inte borde vara acceptabel. I planbeskrivningen karakteriseras den överstora skolan på ett förskönande sätt som ”byggnadsvolymer i mjuka former med rundade hörn och lätt välvda tak, där barnen lättare kan orientera sig och känna tillhörighet till sin del av förskolan där de känner sig hemma”. Förskolegårdens yta per barn är märkligt nog inte angiven. Den kan emellertid beräknas utifrån antalet barn och gårdens areal, med komplementbyggnader frånräknade. Friytan blir då endast 10,3 kvm/barn, vilket är en otillständigt låg siffra, särskilt jämfört med Boverkets rekommendation 40 kvm/barn. Förskolan måste delas upp på flera skolor, med tillräckligt stora förskolegårdar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Syftet är inte att Landsvägsparken ska användas till rekreation för skolbarn i området. De hänvisas i första hand till sina egna skol- och förskolegårdar men det finns även möjlighet till utflykter och vistelse i den större parken på Årstafältet. Inom tidigare etapper har mindre förskolor placerats i bostadskvarter med mindre bostadsgårdar som varit svåra att få tillräckligt goda kvaliteter och som gjort det svårt att bedriva förskoleverksamheten på ett sätt som gynnar barnens vistelse och utveckling. Att istället samla alla förskoleverksamheter inom samma område får istället fördelar som inte är möjliga om förskolorna är utspridda. Exempelvis får förskolebarnen en större sammanhängande förskolegård vilket bättre följer både stadens och Boverkets riktlinjer. Inför granskning kommer planbeskrivningen att kompletteras med mer utförlig beskrivning av förskolans planerade funktioner och de fördelar som förslaget bidrar med när det kommer till förskolebarnens och förskolans verksamhet.

Övriga frågor

Service

Boende 4

Önskar en stor matbutik, t.ex. en stor Ica Kvantum eller Willys eller liknande då utbudet av matbutiker i området är dåligt idag, när det nu flyttar in så mycket människor så vore det suveränt med bra stora matbutiker med bättre priser.

Socialdemokraterna Årsta-Johanneshov

Vi tycker att det är viktigt att det finns möteslokaler för alla i detta nya område och därför föreslår vi att det byggs bibliotek/kulturhus (liknande det i Östberga) på detta område. Det behövs möteslokaler för föreningsverksamhet och möten både för gamla och unga. Vi vill även lyfta vikten av en fungerande fritidsgård inom området, det är oerhört positivt för unga att ha tillgång till detta.

Sociala aspekter

Länsstyrelsen

Det är positivt att det planeras för en förskola i området, men det bör tydligare framgå hur planförslaget möter upp det behov som finns i området för detta ändamål. På flera sätt redovisar den integrerande barnkonsekvensanalysen (Ramböll augusti 2020) förutsättningar, konsekvenser och risker med planförslaget. Det är bra att kommunen sedan lyft in delar av analysen i planförslaget. Vi saknar dock en beskrivning av ur kommunen avser att arbeta vidare med vissa utmaningar samt ställningstagande till vissa av de risker som lyfts. Exempelvis lyfts frågan, såväl i analysen som i planbeskrivningen att flera delar av området kan upplevas som otrygga och att detta är något som behöver arbetas vidare med inför granskning, något vi förutsätter görs. Kommunen bör även tydligare ange varför friytan på 12,6 m² per förskolebarn anses acceptabel jämfört mot Boverkets rekommendation på 40 m². Förutom barnperspektivet saknar vi en beskrivning hur hänsyn tas till andra särskilda grupper i planförslaget, exempelvis studenter, ungdomar, äldre och funktionsnedsatta. Kommunen kan i övrigt beskriva hur tillkommande bostadsutbud stämmer överens med kommunens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning, till exempel upplåtelseformer och bostadsstorlekar, även om detta är frågor som till stora delar inte kan regleras med en detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar efterfrågan på livsmedelsbutik och har med sig det i beaktande i fortsatt planläggning inför granskning. När det kommer till möteslokaler så möjliggör plankartan centrumändamål i alla bottenvåningar inom detaljplanen. Inom ramen för den användningen finns möjligheter

till möteslokaler av olika slag. Inom andra etapper pågår även diskussioner inom staden för en kulturnod av något slag men den kommer i så fall som det ser ut nu inte placeras inom etapp 4a. Även skolan och förskolan i området kommer kunna nyttjas för möteslokaler när skolans verksamhet inte är aktiv under kvällstid. Inför granskningen kommer planhandlingarna kompletteras för att på ett tydligare sätt beskriva hur projektet jobbar med trygghetsaspekten i området. Även synpunkten om ett utökat resonemang om friytan på förskolegården kommer att beaktas i den fortsatta planläggningen och redogöras för i planbeskrivningen. Hur projektet som helhet tar hänsyn till särskilda grupper i samhället kommer också att belysas i planhandlingarna. Stadsbyggnadskontoret delar dock inte Länsstyrelsen bedömning att staden inte redogör för hur planförslaget stämmer överens med stadens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning. Planförslaget innehåller en variation av olika typer av upplåtelseformer och storlekar på lägenheter som överensstämmer med de riktlinjer och projektmål som redovisas för i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras. Trafikkontoret anser att plankartans illustrationslinjer för gatumiljön bör tas bort. De har ingen juridisk funktion i plankartan och utgör därför inga låsningar. Stadsbyggnadskontoret ser därför det som motiverat att behålla illustrationslinjerna så att det är tydligt hur planen ska läsas. Trafikkontoret ser också brister i hur stadens riktlinjer och standarder uppfylls när det kommer till gator och utformningen av allmän plats. Inför granskning kommer fortsatt dialog ske med trafikkontoret för att utreda ifall det finns anledning att justera mått och utformningen av gator. Hur projektet som helhet tar hänsyn till särskilda grupper i samhället ifrågasätts av Länsstyrelsen. Stadsbyggnadskontoret delar dock inte Länsstyrelsens bedömning att staden inte redogör för hur planförslaget stämmer överens med stadens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning. Planförslaget innehåller en variation av olika typer av upplåtelseformer och storlekar på lägenheter som överensstämmer med de riktlinjer och projektmål som redovisas för i planhandlingarna. Flertalet synpunkter har även ifrågasatt storleken på förskolan och hur det kommer fungera för barn att vistas på förskolegården. Stadsbyggnadskontoret ser stora fördelar med att koncentrera förskoleverksamheten till en friliggande förskola och har tillsammans med Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning studerat hur förskolegården kan nyttjas på ett lämpligt sätt.

Sammantaget ser stadsbyggnadskontoret positivt på en utveckling i enlighet med samrådsförslaget. Planförslaget innebär en förändring av området då det omvandlas från del av parkområde till en ny sammanhängande tät stadsmiljö med blandade funktioner. Omvandlingen sker utifrån platsens förutsättningar och i enlighet med översiktsplanen samt planprogram för Årstafältet. Aktuellt förslag utgör en del av en framtida stadsväv som knyter omkringliggande stadsdelar närmare varandra. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål.

Stadsbyggnadskontoret anser att den övergripande strukturen har behandlats utförligt i programarbetet och att den inte kommer att omprövas i denna del. Ett viktigt ställningstagande i programarbetet har varit att koppla samman Årstafältet med intilliggande områden. Detta har gjorts genom att förtäta utkanterna av parken mot Årsta, Enskede, Årsta Partihallsområde och Östberga och sker på bekostnad av att delar av parken byter funktion.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att förslagets avvägning mellan att möjliggöra ett stort antal nya bostäder och uppfylla ovan nämnda intressen är motiverat och lämpligt i detta centrala läge med god kollektivtrafik.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Olika trafiklösningar och utformning av gator inom detaljplanen kommer fortsätta studeras och utvärderas inför granskning i dialog med trafikkontoret. Några av frågorna som kommer att avhandlas är utrymmesmått, parkering, sikt, framkomlighet och användningsbestämmelser.
- Staden kommer även inför granskning säkerställa och visa på att en utbyggnad av etapp 4a inte påverkar tunnelsystemet till södra länken eller riksintresset för kommunikationer. Lastberäkningar för gator ovanpå tunnlarna kommer att genomföras samtidigt som eventuella intrång i Trafikverkets skyddszone kommer att stämmas av med Trafikverket.
- Inför granskningen kommer en kompletterande luftkvalitetsutredning att tas fram för att ge en fördjupad bild över hur södra länken påverkar planområdets luftkvalitet. Även bullerutredningarna kommer att ses över för att bli en ökad förståelse för bullerproblematiken i Landsvägsparken.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Planhandlingarna kompletteras med en utökad beskrivning av Göta Landsvägs historiska sammanhang för att öka förståelsen för Landsvägens historiska kontext.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av förskolans funktioner och de fördelar som förslaget bidrar med när det kommer till förskolebarnens och förskolans verksamhet.
- Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av hur varuleveranser är tänkta att ske till de olika verksamheterna inom planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för de kompensationsåtgärder som föreslås.
- Planbeskrivningen utökas med en mer detaljerad beskrivning av vilka delar som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta.
- Planhandlingarna kompletteras bl a med ett tydliggörande för hur dagvattendammen tar hand om det övergripande dagvattnet inom stadsdelen och när den kommer tas i bruk.
- Cykelkopplingen förbi kvarter F och Landsvägparken som ansluter till huvudgatan har illustrerats på ett felaktigt sätt i planhandlingarna och kommer justeras till granskningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med siffror på antalet kvadratmeter per gård i relation till bostadskvarterens lägenhetsantal.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2017-06550. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, att miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5

kap. miljöbalken inte följs eller att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet avseende buller och geoteknik eller till risken översvämning. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan vi komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL. I yttrandet lämnar vi även synpunkter kring buller, luftkvalitet, sociala aspekter och fornlämningar. Dessa infaller inte under våra prövningsgrunder.

Inom planområdet finns en fornlämning, en del av L2013:1662 (Göta landsväg). Planförslaget innebär att huvuddelen av landsvägens sträckning inom planområdet kan bevaras intakt i parkmark, vilket är en förbättring mot i programskedet då fornlämningen/landsvägen skulle omges av en stadsgata. Nu bör det bli enklare att uppfatta landsvägens ålderdomliga karaktär. Punkter utmed landsvägen där den ska brytas/korsas av nya vägar, bör utformas med stor omsorg så att landsvägens hela sträckning ändå förblir avläsbar. Vi bedömer att planförslaget hanterar fornlämning L2013:1662 på ett rimligt sätt i förhållande till dess betydelse. Vi vill dock påminna om att kommunen, när det blir aktuellt, behöver söka tillstånd enligt kulturmiljölagen för de ingrepp i fornlämningen som planen innebär.

Kommunen behöver tydligare visa att planens genomförande tillgodoser riksintresset för kommunikationer med avseende på väg 75, Södra länken och väg 226, Huddingevägen. Yttrandet från Trafikverket indikerar att det ännu inte är säkerställt att genomförandet inte kan komma att påtagligt försvåra nyttjandet av vägen. Vid Länsstyrelsens bedömning av detaljplanens förenlighet med riksintresse för kommunikationer lägger vi stor vikt vid Trafikverkets granskningssynpunkter. Länsstyrelsen noterar att det återstår en del frågor som behöver klargöras, för att inte äventyra att detaljplanen påtagligt försvårar nyttjandet av Huddingevägen och Södra länken. Inför antagandet av detaljplanen behöver kommunen därför visa att de frågeställningar som Trafikverket lyfter har en lösning, så att en god bebyggd miljö kan uppnås samtidigt som riksintresset tillgodoses. Exempel på åtgärder som vi anser kan påtagligt försvåra nyttjandet av väganläggningen är fysiska intrång som påtagligt försvårar drift, underhåll och eventuella planerad utbyggnad av vägarna samt risk för framtida krav på trafikrestriktioner på trafiken.

Planområdet består enligt planbeskrivningen av huvudsakligen mäktiga lerlager. Länsstyrelsen anser att risker kopplat till geoteknik för aktuell detaljplan inte är tillräckligt redovisade i planhandlingarna. I planbeskrivningen framhålls att grundläggning

av byggnader generellt utförs med pålar. Till detaljplanen har geotekniska utredningar tagits fram kvartersvis. Utifrån dessa bör kommunen komplettera planbeskrivningen med en mer detaljerad beskrivning över vilka delar av planområdet som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta. Se planbeskrivningen för etapp 3, granskning, som exempel på sådan beskrivning. För att undvika risker kopplat till geoteknik bör nödvändiga förstärkningsåtgärder regleras i plankartan - Alternativt behöver de redovisas så pass tydligt i planbeskrivningen, att dessa kan följas upp i bygglovsskedet. De geotekniska riskerna ska bedömas utifrån ett förändrat klimat som väntas bli blötare och varmare.

Enligt luftkvalitetsutredningen (Sweco 2017-04-28) kommer miljökvalitetsnormerna, MKN för kvävedioxid och partiklar överskridas vid Huddingevägen men sedan avta vid mot planområdet där MKN förväntas följas. Kommunen menar att planerad bebyggelse kan ha avskärmade effekt mot luftföroreningar och skapa bättre förutsättningar längre in i planområdet, dock finns inga beräkningar på detta. Det hade varit till fördel om kommunen kunde styrka detta påstående genom att redovisa hur de tillkommande byggnadskropparna påverkar utspädningen av luftföroreningar. På så sätt hade kommunen tydligare kunnat visa hur avskärmningen bidrar till bättre luftkvalitet innanför, men även hur höga halterna blir mellan Huddingevägen och närmsta byggnadsfasader. En ytterligare faktor till varför en sådan analys bör göras är att det i trafikutredningen (Tyréns 2020-02-20) framgår att det krävs flera åtgärder och strategier för att hålla nere biltrafiken i området, eftersom den nya gatustrukturen i planområdet riskerar att bli en attraktiv förbindelse för genomfartstrafik vid bilköer på de stora trafiklederna.

För att kunna uttolka hur bullersituationen ser ut i området idag samt förstå vilka åtgärder och lösningar som kommunen avser att använda i planförslaget går det i nuvarande förslag till största del främst att förstå det genom att läsa bullerutredningarna. Det är därför av stor vikt att frågan hanteras mer detaljerat i planhandlingarna och de behov som finns för regleringar återges i plankartan.

Kvarter B, D och E

I det sydöstra kvarteret planeras ett punkthus som ska markera stadsdelens östra entréplats. Punkthuset utsätts för bullernivåer över både 55 dBA och 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid de olika fasaderna. Att placera punkthus i bullerutsatta områden gör att en bullerdämpande sida blir svår att tillskapa. I första hand behöver

placering och utformning av byggnader skapa bullerdämpande sidor och i enstaka fall kan det vara möjligt med tekniska lösningar för att klara bullernivåerna. Inför granskningen behöver kommunen ta fram exempel på lägenhetsutformningar som visar att Trafikbullerförordningen klaras vid de olika fasaderna som utsätts för förhöjda bullernivåer. Detta gäller även de hörnlägenheter som finns i de övriga kvarteren. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter C

I kvarter C är det framför allt fasaderna mot Norra huvudgatan som utsätts för ekvivalenta ljudnivåer upp mot 65 dBA. Precis som i kvarter B, D och E är det svårt att skapa genomgående lägenheter vid de olika hörnen som vetter mot Norra huvudgatan. Inför granskningen behöver planlösningar presenteras för att visa hur kommande bebyggelse klarar bullernivåerna. Även i det här kvarteret gäller det att skapa fasader som klarar 55 dBA i största möjliga mån. Tekniska lösningar bör användas ytterst sparsamt, eftersom det framför allt är placering och utformning som ska skapa tystare områden. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter F

I bullerutredningen för kvarter F redovisas bullernivåerna på de olika fasaderna i kvarter C. Det går dock att utläsa av andra illustrationer att fasaden närmast Norra huvudgatan utsätts för ekvivalenta ljudnivåer upp mot 75 dBA. Precis som i de övriga kvarteren behöver utformning och placering ses över och inför granskningen behöver en mer utförlig utredning för kvarter F presenteras. Utredningen behöver innehålla bullernivåer för de olika våningsplanen och lägenhetsutformningar. Där det behövs behöver kommunen också införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs.

Kvarter I

I kvarter I krävs tekniska lösningar för fem lägenheter. Eftersom denna tekniska åtgärd är en förutsättning för att skapa större lägenheter, så behöver åtgärden regleras i plankartan.

Rådgivande synpunkter

Bullerutredningen för förskolan, kvarter A (WSP 2019-11-19) bygger på trafikdata som vi bedömer är inaktuell för området. Kommunen bör därför ta fram en uppdaterad utredning till granskningen. Förskolan som planeras kommer ha 16 avdelningar.

Även om det i dagsläget inte finns några generella riktlinjer för buller från förskolegårdar bör denna fråga beaktas i utformningen av skolgården. Norra delen av kvarter C ligger i anslutning till den planerade förskolan. Öster om kvarter G,H och I planeras en större skola med årskurs f-9 i detaljplan Årstafältet etapp 4b. Eftersom skolmiljöerna kan orsaka en del bullerstörning för de boende bör detta vara något kommunen beaktar i utformningen av bostadshusen och området samt med fördel även resonerar om i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vi anser dock att miljökonsekvensbeskrivningen som upprättats för planprogrammet bör revideras och utarbetas för att vara användbar till de detaljplaner som sedan tas fram.

För Årstafältet etapp 4a och 4b har flera dagvattenutredningar tagits fram för delområden samt en övergripande dagvattenutredning för bägge områdena (Sweco 2020-06-02) samt ett PM för MKN vatten Årstaviken för Årstafältet (Sweco 2020-08-25). I dessa samt i planbeskrivningen konstateras att varje enskild detaljplan på fältet behöver följa stadens minsta åtgärdsnivå för dagvatten. Dessutom behöver dagvatten efterbehandlas och fördröjas i planerad dagvattendamm utanför planområdet, för att inte motverka Årstavikens möjlighet att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer. Eftersom dagvattendammen är den lösning som kommunen valt för att klara miljö kvalitetsnormen för den aktuella detaljplanen behöver kommunen säkerställa att åtgärden genomförs samtidigt med detaljplanen. Annars behöver möjligheten att klara miljö kvalitetsnormen säkerställas på annat sätt innan detaljplanen antas. Om inte detta görs, kan Länsstyrelsen komma att ta upp detaljplanen för prövning.

Inför antagande av detaljplanen behöver kommunen säkerställa att de vattenmängder som ger översvämningar vid skyfall och som påverkar planområdet kan omhändertas utan risk för människors säkerhet samt skador på byggnader. Hanteringen av skyfall inom planområdet förutsätter att lösningar ordnas delvis utanför planområdet. Den övergripande skyfallsåtgärden är den dagvattendamm som placeras sydväst om planområdet, dit skyfallsvatten leds via diket som återfinns i aktuell detaljplan. Till granskningskedet behöver kommunen redovisa hur ett genomförande av dammen kan säkras.

Eftersom skyfallshanteringen i detaljplanen är beroende av dammen behöver kommunen säkra att föreslagen åtgärd med höjdsättning av

gator är tillräcklig för att detaljplanen ska fungera självständigt innan ett färdigställande av dammen. I plankartan regleras höjdsättning av gator för att säkra avrinning mot dammen. Om detta är tillräckligt för att säkra framkomlighet för utryckningsfordon samt förebygga skador på byggnader behöver det förtydligas i granskningshandlingarna. I planbeskrivningen redovisas att reglerad höjdsättning och golvnivå inte är tillräckligt för att hantera översvämningsrisker för kvarter B. Till granskningskedet behöver kommunen redovisa hur byggnaderna kan skyddas. Vidare konstaterar kommunen att det finns en ökning av maximala vattennivåer vid befintliga hus utanför planområdet. Om ett genomförande av detaljplanen innebär påverkan på befintlig bebyggelse behöver det hanteras inom planprocessen.

Det är positivt att det planeras för en förskola i området, men det bör tydligare framgå hur planförslaget möter upp det behov som finns i området för detta ändamål. På flera sätt redovisar den integrerande barnkonsekvensanalysen (Ramböll augusti 2020) förutsättningar, konsekvenser och risker med planförslaget. Det är bra att kommunen sedan lyft in delar av analysen i planförslaget. Vi saknar dock en beskrivning av ur kommunen avser att arbeta vidare med vissa utmaningar samt ställningstagande till vissa av de risker som lyfts. Exempelvis lyfts frågan, såväl i analysen som i planbeskrivningen att flera delar av området kan upplevas som otrygga och att detta är något som behöver arbetas vidare med inför granskning, något vi förutsätter görs. Kommunen bör även tydligare ange varför friytan på 12,6 m² per förskolebarn anses acceptabel jämfört mot Boverkets rekommendation på 40 m². Förutom barnperspektivet saknar vi en beskrivning hur hänsyn tas till andra särskilda grupper i planförslaget, exempelvis studenter, ungdomar, äldre och funktionsnedsatta. Kommunen kan i övrigt beskriva hur tillkommande bostadsutbud stämmer överens med kommunens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning, till exempel upplåtelseformer och bostadsstorlekar, även om detta är frågor som till stora delar inte kan regleras med en detaljplan.

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer i RiBuss (Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik) vad gäller t.ex. gatubredder och utformning av hållplatser när dessa projekteras. På de gator där busstrafik kommer trafikera i framtiden behöver körfältsbredden minst vara 3,5 meter. Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som

störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

Planen berör utredningsområdet för tunnelbana till Älvsjö. Arbetet med lokaliseringsutredningen för nya tunnelbanan innebär att olika möjliga korridorer för linjesträckning utvärderas. Några av de möjliga korridorerna kan därför komma att beröra nu aktuell detaljplan. Förvaltning för utbyggd tunnelbanas projekt för tunnelbana till Älvsjö har tillsammans med berörda förvaltningar inom Stockholm stad etablerat samarbete för frågor runt lokalisering mm. Inom ramen för detta samarbete utgår vi från att det fortsatta planarbetet beaktar tunnelbanas behov. Förvaltning för utbyggd tunnelbana önskar fortsatt dialog med Stockholms stad.

Storstockholms brandförsvaret

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2017-05-22). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällan Huddingevägen (sekundär farligt gods väg) i närheten av aktuellt planområde. Enligt aktuell planbeskrivning skall dock den planerade bebyggelsen hamna som minst ca 150 meter från farligt godsleden och riskkällan bedöms inte kunna medföra förhöjda risknivåer som behöver hanteras. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-093 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg. Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan

tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-094. Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt situationsplanen och fotomontaget ser träd ut att planteras mellan gata och husfasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek. Enligt underlaget som SSBF tagit del av ser det ut som att de övre våningarna är indragna/inskjutna från fasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa våningsplan bör det säkerställas att våra höjdfordon kan nå dessa. Inskjutna våningsplan kan ibland omöjliggöra åtkomlighet, beroende på vinkel. Brandvatten vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-125. Träfasader SSBF uppmärksamma om tidigare diskussioner med stadsbyggnadskontoret angående tolkning av BBR 5:551-Ytterväggar i byggnad klass Br1. Ifall byggherren i vidare projektering vill förse ytterväggen med träfasadbeklädnad genom avsteg med hänsyn till sprinkler (enligt allmänt råd till BBR 5:551) har SSBF tolkat att avsteget förutsätter att räddningstjänsten har åtkomst till fasaden. Detaljerad information om projekteringen och hur fasaden ska utföras framgår dock inte och denna fråga ska behandlas vidare i byggprocessen. Det är inte heller SSBF som slutgiltigt tolkar reglerna, men vill ändå upplysa om detta.

SSBF har inte i detalj granskat de olika brand- och utrymningskoncept som finns framtagna för de olika kvarteren men ser det positivt att ämnet hanteras i detta tidigare skede. SSBF är medvetna om att detta är en fråga som ska hanteras i senare skede, men om det inte skapas utrymme så att inte bra brandskydd möjliggörs, kan detta utgöra en projektrisk. Fullständiga förutsättningar skall redovisas av byggherren inför startbesked i det tekniska samrådet. SSBF vill uppmärksamma projektet särskilt på kvarter G och I som är inneslutna, så att räddningstjänsten inte kan ges tillgång till båda sidor av byggnaden. SSBF finner det problematiskt om flera utrymningskoncept tillämpas för samma byggnad, och vill uppmärksamma staden om att loftgångar med för långa gångavstånd är ett ofta förekommande problem. I slutändan är det alltid byggherrens ansvar att uppfylla kraven i Boverkets byggregler, men planen måste skapa förutsättningar för att detta skall vara möjligt. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Planförslaget berör väg 75, Södra Länken, och väg 226, Huddingevägen, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen (och kan även innefatta framtida utbyggnadsbehov). Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden. Delar av tunnelsystemet för Södra Länken är byggda med betongtunnlar, främst tunneldelarna närmast mynningarna. Tunnelmynningen mot Huddingevägen är en sådan del. Staden planerar för att bygga gator och trafikplats ovanpå dessa tunnlar, något de inte är utformade för. Staden behöver till granskningsskedet visa på hur de planerade lokalgatorna ovanpå Södra Länkens tunnelsystem kan byggas utan att påverka funktionen eller riskera intrång i vägens skyddszon. Intrång i vägens skyddszon måste godkännas av Trafikverket. Staden måste också redovisa att de gator som planeras ovanpå tunnlar kan byggas genom t.ex. lastberäkningar.

På plankartan behöver införas bestämmelse om lägsta nivå i meter över nollplanet för dränerande ingrepp, i enlighet med gällande detaljplan Dp 93045. Det krävs även reglering av högsta tillåtna laster som kan påföras tunnelkonstruktionen liksom krav på rot-skydd för trädplanteringar.

Planerad exploatering befinner sig inom Södra länkens kontrollområde för grundvattenpåverkan. Årstafältet består i huvudsak av mäktiga lerlager underlagrade av vattenförande friktionsjord på berg. Friktionsjorden består till stor del av morän med måttlig vattenförande förmåga och lokalt ingår sorterat material med hög vattenförande förmåga. Årstafältets grundvattenmagasin är påverkat av tidigare anläggningsverksamheter. Olika former av dräneringar och åtgärder som minskat grundvattenbildningen har medfört att nästan inget grundvattenflöde sker från dalgångens jordlager och att området därmed är mycket känsligt för ytterligare bortledning av grundvatten. Marksättningar pågår t.ex. sedan länge i området längs Sandfjärdsgatan. Grundvattensänkningar ska i princip undvikas och ska beaktas i detaljprojekteringen. Samråd kring detta måste fortsätta under hela projektet och Trafikverket vidhåller krav på att få ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder. Ett avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas rörande ett bevakningsuppdrag. Trafikverket vill även lyfta att verket har ett åtagande enligt vattendom för Södra Länken. Trafikverket följer upp grundvattensituationen och rapporterar till Länsstyrelsen. Här vill Trafikverket att det säkerställs att verket kan uppfylla kraven enligt domen under och efter byggarbetet.

Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Förvaltningen är positiv till att det ska byggas nya bostäder på Årstafältet. Förvaltningen tycker också att det är bra att det byggs en ny förskola och en ny gruppbostad. Förvaltningen vill att det ska byggas både bostadsrätter och hyresrätter som inte blir för dyra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är i en sammanvägd bedömning positiv till planförslaget som i huvudsak hanterar de synpunkter som miljöförvaltningen framförde i sitt underlag för miljöbedömning. MHN anser, trots en relativt hög exploatering inom planområdet, att ytterligare bostäder bör kunna prövas bl.a.

genom högre bebyggelse. Ett utökat antal bostäder på Årstafältet innebär att fler får möjligheter till kollektivtrafikresande via tunnelbana, vilket medför betydande fördelar ur ett klimat- och hälsoperspektiv liksom för framkomligheten i staden. I Sverigeavtalet från 2017 har en överenskommelse skett om att tunnelbanans röda linje ska byggas ut till Älvsjö via bl.a. Årstafältet. Denna överenskommelse innebär ett åtagande om att Stockholm ska bygga bostäder i tunnelbanans influensområde. Överenskommelsen om tunnelbana till Årstafältet bör enligt nämnden tydligt präglade den fortsatta planeringen av området, detta trots att tunnelbanan kan vara i drift först omkring år 2030. En bra kollektivtrafik i form av tunnelbana till Årstafältet motiverar, enligt nämnden, att även pröva att sänka parkeringstalet från stadsbyggnadskontorets förslag om 0,45 p-platser/lägenhet. Det komplicerade läget i närområdet med risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer för luft samt höga bullernivåer motiverar åtgärder för att begränsa trafikallsträng. I samband med planering i Slakthusområdet redovisar mobilitetsstudier att parkering är det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes bilallsträng.

MHN saknar en tydlig redovisning i planhandlingarna för frågor om ljudmiljö och luftkvalitet. MHN anser att planförslagets redovisning av luftkvalitet inte är tillfredsställande utifrån planförslagets utformning. Utredningen för luftkvalitet från år 2017 behöver uppdateras och fördjupas i det fortsatta planarbetet för att nämnden ska kunna bedöma planförslaget. För att redovisa en så tydlig bild som möjligt av den framtida luftföroreningssituationen, och främst då för den östra delen vid tunnelmynningen för Huddingevägen, bör de mest passande beräkningsmodellerna (spridningsmodeller) användas. Nämnden bedömer att en s.k. gaturumsmodell bör användas vilken tar hänsyn till de effekter på luftkvaliteten som följer av att ny bebyggelse uppförs invid Huddingevägen. För att modellera tunnelutsläppen från Huddingevägens tunnelmynning bör en s.k. CFD modell (Computational Fluid Dynamics) användas.

MHN anser att bullerskyddsåtgärder bör övervägas för detaljplanens Landsvägsark mot trafikbuller från Årstafältets huvudgata. Nämnden noterar att ljudnivån kommer att vara hög i Landsvägsark. För stora delar av ark bedöms ljudnivåerna överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå och delvis kommer nivåerna att vara över 65 dBA. De beräknade höga ljudnivåerna hämmar vistelsevärdena avsevärt och det är t.ex. tveksamt om förskolor och skolor kan tillgodogöra sig Landsvägsark som lämplig lektya. I miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet påpekade nämnden vikten av en god ljudkvalitet för de arkområden som människor kommer att kunna besöka för bl.a.

rekreation. En bedömd lämplig ljudnivå var enligt nämnden cirka 50 dBA i ekvivalentnivå. Naturvårdsverket anser att det i rekreatiomsområden i tätort bör eftersträvas en ekvivalentnivå om 55 dBA för vardagsmedeldygn. I stadens åtgärdsprogram mot buller för år 2019-2023 anges, som långsiktigt mål och som stadens syn på vad som är en god ljudmiljö, 45 dBA som ekvivalentnivå för större rekreatiomsområden. MHN anser att gemensamma förutsättningar i form av prognoser för bedömda trafikvolym och andel tung trafik liksom skyltade hastigheter på gator/vägar bör gälla för hela planområdet. Bedömningen av bullerexponering försvåras av att redovisade bullerrapporter för planens delområden (kvarter) uppvisar olika förutsättningar. Fastställda trafikvolym m.m. är särskilt betydelsefullt för att kunna bedöma ljudnivåerna utomhus vid förskolan.

För att kunna bedöma kommande bullernivåer samt påverkan på luftkvalitet från vägtrafik till bostäder inom planområdet, anser MHN, att den till planhandlingarna hörande trafikutredningen bör förtydligas med avseende på bl.a. vilken maximal trafikkapacitet som den nya huvudgatan förväntas kunna få, samt när det kan vara aktuellt att begränsa framkomligheten genom de åtgärder som anges i trafikutredningen. Den för Årstafältet genomförda trafikutredningen bekräftar att Årstafältets nya gatustruktur riskerar att bli en attraktiv förbindelse för stora mängder genomfartstrafik. I nämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet samt i plansamråd har nämnden påpekat riskerna för genomfartstrafik genom Årstafältet när ny trafikinfrastruktur skapas. Som en möjlig åtgärd anges i trafikutredningen att begränsa framkomlighet för biltrafik utmed huvudgatan vid stadsdelstorget på den västra delen av Årstafältet.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanas influensområde. Den täta bebyggelsen ger underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Dessutom är det positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilism genom främst god tillgänglighet för cykel, enligt stadens framkomlighetsstrategi.

Trafikkontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet. Trafikkontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och

robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm. Kontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränserna därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Kontoret ser inte, som nämndes ovan, fördelarna med att använda illustrationslinjer i plankartan. Men då de nu används måste kontoret påpeka hur cykelpendlingsstråket föreslås korsas gatan, se bild ovan. Denna passage bör kunna utformas på ett bättre sätt. Trafikkontoret anser att kvartersstrukturen i hela planområdet bör utformas med hörnavskärningar intill korsningar med allmänna gator för att medge tillräcklig sikt och framkomlighet. Storleken på avskärningarna bör anpassas till gatornas funktion och lokala siktförhållanden. Kontoret anser att ytan i plankartan med planbestämmelsen TORG bör regleras som GATA. Detta är viktigt för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och gatunätets robusthet samt att skapa en flexibilitet över tid och därför bör allmänna gator få beteckningen GATA i plankartan.

Gatunätet på Årstafältet är uppbyggt av huvudgator med tillhörande lokalgator. Huvudgatorna bildar en ring kring fältet som sträcker sig genom stadsdelen från Johanneshovsvägen i nordost, förbi torget och sedan vidare förbi Östbergahöjden i söder för att avslutningsvis nå Huddingevägen i sydost. Kontoret saknar en tydlig övergripande illustration över hur körriktningarna planeras för gatorna. Det blir svårt att tyda riktningarna enbart genom att läsa planbeskrivningen och plankartan utifrån in- och utfartsförbud. Kontoret vill se en förtydligande översiktlig illustration i planbeskrivningen. Trafikkontoret anser att sektionen för huvudgatan är för smal för att inrymma alla de funktioner som föreslås. Körbanan anges vara 6,7 meter bred, d.v.s. ett körfält i vardera riktningen om 3,35 meter. Det anges även angöringszoner med 2 meters bredd, vilket är smalare än det utrymme leveranser och liknande fordon kräver. Enligt Gata Stockholm ska en huvudgata med kollektivtrafik ha minst 3,5 meter breda körfält – detta blir såklart extra viktigt då huvudgatan planeras med angöring i båda riktningarna. Körfältsbredder under standardkrav tillsammans med dubbelsidig angöring, också de under standardkrav för huvudgata, kan komma att påverka framkomligheten för kollektivtrafiken på ett negativt sätt.

Kontoret menar att den rörliga trafiken längs huvudgatan ska prioriteras. Detta gäller även för gång- och cykelbanorna. Trafikkontoret anser därmed att sektionen för huvudgata bör ses

över för att bättre möta de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm.

Parkbryggan ska löpa genom flera etapper och har en övergripande utformning som är gemensam för hela Årstafältet. Ytan ska enligt planbeskrivningen gestaltas som ett viktigt promenadstråk med många sittplatser. Gångfartsområden är enligt trafikkontoret en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning. Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet vid lokalgatornas vändplats är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på det tilltänkta gångfartsområdet. Kontoret anser att samtliga allmänna återvändsgator bör utformas med en trafiksäker vändplats. Likväl bör garageinfarten till kvarter I (i) inte hamna i konflikt med tillänt gångfartsområde. Det är även svårt att utläsa var garageinfarten till kvarter I (i) faktiskt planeras ligga. Enligt plankartan är det in- och utfartsförbud runt hela kvarter I (i) förutom vid vändplatsen inom illustrerad cirkel två (2), se ovan. Men i *PM Allmän Platsmark* anges att garageinfarten för kvarter I (i) planeras att ligga vid vändplats på den så kallade *Skolgatan*. Trafikkontoret önskar att garageinfarternas läge tydliggörs i planbeskrivningen. Då garageinfarterna planeras långt in på många lokalgator kommer trafiken öka i något större utsträckning än om de hade placerats närmare huvudgatan. Därför blir lokalgatornas utformning extra viktig och dess funktioner måste avvägas mot ett lite större fordonsflöde. I vändplatserna vid lokalgatorna måste en säker vändning kunna genomföras av alla fordon, detta för att ge goda förutsättningar för ett trafiksäkert gångfartsområde.

Vidare ställer sig kontoret kritiska till den föreslagna varuförsörjningen till förskolan på norra lokalgatan. Enligt *PM Allmän Platsmark* planeras leveranser till förskolan lösas i gatan, vilket kommer medföra långa avstånd och att varuleveranserna potentiellt hamnar i konflikt med cykelpendlingsstråket. Trafikkontoret anser att en bättre lösning bör vara möjligt att planera i detta skede. Kontoret önskar att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen. Trafikkontoret ser potentiella konfliktpunkter där norra lokalgatan (GATA 2) korsar torget för att ansluta till huvudgatan. Kontoret vill spela en aktiv roll i utformningen av denna plats i syfte att säkerställa god trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Platsen bör regleras som GATA i plankartan.

Skolgatan (GATA 2) utformas enligt planbeskrivningen med hänsyn till gångtrafikanterna. Vidare ska en rad angöringsfunktioner

lösas i gatan, vilket ställer höga krav på utformningen speciellt då det planeras för en skola i området. Varuleveranser anges lösas i gatan utan närmare beskrivning. Trafikkontoret anser att ovan ska lösas på kvartersmarken. Kontoret anser att avsnittet kring Idrottshallen, kopplat till trafiksituationen, behöver tydliggöras väsentligt. Likaså för det planerade LSS-boendet längs Skolgatan. Kontoret ser stora potentiella konflikter med placeringen av idrottshallen m.h.t leveranser och angöring. Trafikeringen ska inte bidra negativt till gångfartsområdets trygghet och säkerhet. Parkering och leveranser ska lösas på kvartersmarken.

Kontoret ser positivt på att det nya gång- och cykelnätverk som planeras i området. Framkomligheten för cyklister förbättras genom att lokala cykelstråk kopplas samman med pendlingsstråken mot Gullmarsplan, Årstabron och Älvsjö. Norra lokalgatan (GATA 2) ska innehålla ett cykelpendlingsstråk. Detta stråk är av avgörande betydelse för hela området. Kontoret anser att detta cykelstråk ska breddas i enlighet med de riktlinjer som Gata Stockholm fastslagit. Ett cykelpendlingsstråk ska minst vara 3,25 meter brett vid dubbelriktad trafik, utan avsteg. Sektionen kommer behöva ses över och i detta arbete vill Trafikkontoret vara delaktiga. Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Planförslaget omfattar flera goda gångstråk och kopplingar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar. Enligt Gata Stockholm ska en gångbana längs huvudgata utföras med minsta breddmått 3,5 m. Ett sådant mått kan vara svårt att uppnå men ger en fingervisning kring vilket breddmått som bör eftersträvas.

De nya cykelbanorna i området kommer skapa ett attraktivt och gent cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt. Det är dock viktigt, som tidigare påpekat, att cykelpendlingsstråket följer de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm. Enligt den framtagna cykelplanen för området ska det finnas en cykelkoppling med huvudstråkstandard mellan Hus F och Landsvägsparken. Enligt planbeskrivningen ska stråket genom parken vara en gemensam gång- och cykelbana. Kontoret ser brister i cykelkopplingen i och med att koppling till huvudstråk utmed huvudgata saknas. Kopplingen landar i den så kallade entréplatsen. Likaså är hela området reglerat som park. I gångfartsområdet, Parkbryggan, ska det i det fortsatta arbetet säkerställas ett en cykelbana med huvudstråkstandard bereds utrymme.

Kontoret ser även positivt på att kollektivtrafiknätet föreslås utökas. Längs huvudgatan, enligt planbeskrivningen, möjliggörs för förbättrad busstrafik till Årstaberget, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Planen bör kunna arbeta för att lösa tillgängligheten för rörelsehindrade inom 10 meter från entré och därmed hålla sig inom stadens riktlinjer, bland annat för kvarter E på samma gata. Kontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla. Vid gator som lutar mer än 1:20 ska nivåskillnaderna vid entréerna tas upp på kvartersmark.

Parkeringsstalet för bil är satt till 0,45 platser per lägenhet. Trafikkontoret anser att detta är rimligt. Likaså ser kontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. Däremot saknas parkeringslösningar för kvarter F. Trafikkontoret saknar resonemang och motivering till varför en uppräknig för besöksparkering inte anses behövas. Enligt framtagna trafikutredning fastslås att uppräknig för besöksparkering kommer behövas i de fall där garage byggs inom den egna fastigheten. Det beskrivs att besöksparkering kan ske i gata men enligt planbeskrivningen och illustrationer ser det ut som att utrymmet saknas för att möjliggöra för detta. Då området som helhet kommer byggas ut i olika etapper kommer det bli viktigt att parkering på övergivna ytor och oreglerade gator undviks. Annars finns det risk att ett tillfälligt överutbud av parkeringsplatser skapas vilket kan medföra att andra mobilitetsåtgärder inte utvecklas som det är tänkt.

Cykelparkeringstalet för boende ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket kontoret anser vara rimligt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade. Kontoret ställer sig frågande till den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata liksom illustrationen ovan. Mer omsorg behöver läggas på utformningen. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Trafikkontoret ser positivt på att området kommer ha stationär sopsug. Framgår inte vart miljörum planeras och vart angöring till dessa ska förläggas. I det fortsatta arbetet är det viktigt att det planeras så att sophantering kan skötas på ett trafiksäkert sätt.

Stockholms stadsmuseum

Stadsutvecklingsenheten anser att föreslagen bebyggelse i aktuellt område, och i hela programmet, är mycket markant och anpassar sig

inte väl till omgivande stadsdelar som Årsta och Östberga. Enheten noterar även att en stor del av det öppna historiska kulturlandskapet av dagens Årstafält går förlorat. Det är positivt att bebyggelsen som gränsar mot Valla gårde har lägre byggnadshöjd än övrig, men hela kvarteret (Ba och Bb) bör hållas i högst tre våningar och gradvis trappas upp söderut. Valla gårde bör hållas avgränsat för att även i framtiden kunna upplevas som en väl avläsbar enhet i stadsbilden. Stadsutvecklingsenheten ser positivt på att Göta landsväg och dess närområde blir tydligt markerad och omges av murar, men betonar vikten av att hänsyn tas till vägen vad gäller användning och funktion. Med ett så stort bostadsområde som Årstafältet föreslås bli finns stor risk för starkt slitage av fornlämningen.

Konkreta kompensationsåtgärder för de naturvärden (stödjande ekosystemtjänster) som går förlorade anser nämnden bör tas fram i det fortsatta planarbetet och redovisas i planhandlingarna. I samband med naturreservatsarbetet för Årstaskogen och Årsta holmar har frågan väckts om Årstaskogens funktion som ekologiskt kärnområde kommer försvagas av ny bebyggelse i området Årsta. En rapport är i framtagande som beskriver Årstaskogen och angränsande naturområdets ekologiska värden. Rapporten visar att planområdet ingår som en del av bedömda spridningssamband för såväl barrskogs- som ädellövsmiljöer i Årsta. Nämnden rekommenderar att denna kunskap beaktas vid frågan om kompensationsåtgärder och plantering av träd. I samrådshandlingarna ingår flera dokument som rör kvaliteten för Årstafältets stadsliv, bl.a. för den planerade bebyggelsestrukturen och de offentliga rummen i etapp 4a och 4b. Analysen utreder samspelet mellan de olika kvarteren och mellan kvartersmark och offentlig mark. MHN anser att beskrivningar av kvalitéer i den nya stadsdelen är positiva samtidigt som de bör omfatta vilka ekosystemtjänster som skapas. Ett exempel är stadsgrönka där de rekreativa och estetiska värdena bör tillföras en beskrivning över de stödjande och reglerande ekosystemtjänster som grönskan innebär. Att tillföra grönska i bebyggelsen har bl.a. betydelse för att hantera pågående och kommande klimatförändringar.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

S Skönhetsrådet tillstyrker planen med erinran om att minska exploateringen. Rådet avstyrker förskolan om 16 avdelningar.

Föreliggande planförslag utgör den 4:e bebyggelseetappen i stadsutvecklingsområdet Årstafältet och omfattar en del av fältets östra sida. Förslaget består av sju kvarter enligt följande: kvarter A: en förskola om 16 avdelningar, kvarter B, D och E: 307 bostadsrätter, kvarter C: 229 bostadsrätter, kvarter F: 144 bostadsrätter, kvarter G: 119 bostadsrätter, kvarter H: 79 bostadsrätter, kvarter I 139 hyresrätter (inkl. 6 LSS).

I hela stadsutvecklingsområdet Årstafältet planeras ca 6 000 nya bostäder och en stadspark. Projektet inleddes 2008 när en internationell arkitekttävling för en ny stadsdel och park på Årstafältet anordnades. Det vinnande förslaget ”Arkipelag” lade en grund till det program för området som togs fram under 2010. Rådet ställde sig positivt till programmet (se SR Dnr 2010-0042). Inom planområdet finns historiska spår bevarade i form av fornminnet Göta Landsväg, som fram till 1600-talet var Stockholms enda vägförbindelse söderifrån. Årstafältet tillför Stockholm ett helt nytt gatumönster där det övergripande gatunätet består av vinklade och varierade gator som skapar oväntade utblickar och platsbildningar. Huvudgatan och de så kallade parkbryggorna strukturerar området medan lokalgatorna bidrar till områdets lokala prägel och identitet.

Skönhetsrådet ser ett ambitiöst gestaltat förslag med stora kvaliteter och en intressant variation, inte minst principer för gatutyper och gatuformer samt bottenvåningarnas detaljering och möte med gatulivet. Exploateringsgraden i förslaget är hög; förslaget blir snarast en konkret illustration av hur exploateringsgraden successivt ökar. I programmet för Årstafältet från 2010 föreslogs 4000 bostäder, nu innehåller förslaget 6000 bostäder. Skönhetsrådet anser att exploateringsgraden i såväl föreliggande förslag som i många förslag som passerar rådets bord är problematiska och att planeringen borde styras av vad som blir goda stadsmiljöer istället för att utgå från lägenhetsantal. Rådet skulle exempelvis gärna vilja se siffror på antal kvadratmeter bostadsgård per lägenhet. Vidare vill rådet varna för att låta allmänt tillgängliga passager löpa genom bostadsgårdarna. Utan ytliga gränser mellan offentligt och privat riskerar ytorna inte att användas av någon och kan därmed uppfattas som otrygga.

Att fornminnet Göta Landsväg bevaras i befintligt läge samt att grönytorna med hagmarkskaraktär som omgärdar den historiska landsvägen bevaras och tydliggörs är positivt. Dock saknar rådet ett resonemang kring den historiska dimensionen och de kulturhistoriska värdena i förslaget.

Detaljplanen har många förtjänster men ett stort problem i förslaget är förskolan. Rådet ställer sig tveksamt till såväl utformningen som dess storlek. Att bygga en förskola med 16 avdelningar där närmare 300 barn ska vistas samtidigt är inget annat än ett farligt experiment enligt rådets mening. Skönhetsrådet avstyrkte redan för några år sedan en förskola i Hägersten om 12 avdelningar och skrev att det blir en fabriksmiljö för barn. Det anges inte hur stor frytan per barn kommer att bli men med 16 avdelningar befarar rådet att den inte

kommer att nå vare sig stadens eller Boverkets rekommendationer. Det är positivt att det är en fristående byggnad men högre krav måste ställas på utemiljön, särskilt eftersom det handlar om ett område som inte tidigare är bebyggt.

Stockholm Vatten AB

För planen har stora förändringar skett kring höjdsättning och struktur jämfört med det systemhandlingsarbete som utförts 2013. Systemhandlingen har legat till grund för utbyggnaden av ledningar i etapp 1 som är under produktion. I E01 byggs de stora systemen över hela Årstafältet vilket varit nödvändigt för att upprätthålla VA-försörjningen för ett område mycket större än Årstafältet. Utbyggnaden av ledningar i E01 innebär att de stora systemen är låsta liksom framtida anslutningspunkter, byggda ledningar i E01 samt vissa i systemhandlingen framtida planerade ledningar utgör därför en förutsättning för planering av gator och bebyggelse. I vårt svar finns därför behov av ändringar av gränser för markanvändning samt behov av u-områden. Inom området finns en stor mängd befintliga ledningar. I bilaga 1 framgår vilka ledningar som utgår och ersätts med nya. Då marknivåer och struktur förändrats har SVOA översiktligt ritat om ledningsnätet med huvuddragen. Ytterligare ledningar och justeringar kan behövas vid framtida projektering liksom ny hydraulisk modellering, arbete som normalt utförs i systemhandlingskede.

Stockholm Vatten avgör var förbindelsepunkter ska placeras i enlighet med Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA). Nedan presenteras möjliga anslutningspunkter för de planerade kvarteren inom detaljplanen:

Vattenförsörjning

Vattenanslutning kan beredas genom planerade vattenledningar i allmän mark, enligt Bilaga 1.

Spillvattenförsörjning

Anslutning kan beredas genom planerade spillvattenledningar i allmän mark, enligt Bilaga 1.

Dagvattenförsörjning

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till planerade dagvattenledningar enligt Bilaga 1.

Vid eventuella frågeställningar beträffande omhändertagande av dagvatten inom fastigheten kan respektive områdesansvarig kontaktas.

Vattentryck

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +85 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +60 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Övrigt

Befintliga ledningar skall vara i drift tills nya kan tas i bruk.

Byggherrar bör kontakta Stockholm Vatten och Avfall för vidare hantering av VA-frågor som mätning av vatten, förbigång brandvatten, förbindelsepunkt, behov av fettavskiljning mm.

I den västra delen av kvarter G är byggnadsyta ritad över den stora avloppsledningen som byggs i etapp 1. För åtkomst av ledningen måste den byggbara ytan minskas åt öst motsvarande 6m räknat från ledningens centrumlinje. Marken ska prickas och förses med u-område 6+6 m om marken ska vara kvartersmark. Detta har i februari framförts till er. I Skolgatan väster om skolan har marknivå ändrats kraftigt sedan systemhandlingsskede. Marken har höjts med upp till 2m vid nivå +17,5. Höjningen av planerad mark innebär att en planerad dagvattenledning för avvattning av i stort sett hela norra planområdet hamnar 3,5-4m under färdig yta.

Ledningen går ej att leda på annat sätt och måste vara åtkomlig. För åtkomst av ledning kommer en spont krävas och för det ett utrymme på 5+5m i gatan. Inom denna zon kan ej träd och utrustning placeras. Ovanför torgytan längs huvudgatan intill Idlången 3 planeras parkmark mellan bostäder och yta för centrum. De stora ledningar som byggs i E01 kräver större utrymme för åtkomst. Parken måste utvidgas 2m åt öst alternativt behövs u-område 2m inom yta C1 och ”prickad” mark. Befintliga ledningar och serviser som försörjer Idlången 3 behöver flyttas och läggas om inom kvartersmark för Idlången 3. Allmänt ska framtida planering och projektering ta hänsyn till ledningar utförda i entreprenad E01, åtkomst av ledningarna kräver på många ställen spont och stora utrymmen. Inom dessa områden skall ej utrustning, murar träd etc. placeras.

Dagvattenutredningen Dagvattenutredning till detaljplan – Årstafältet etapp 4a och b, 2020-06-02, beskriver att åtgärder planeras för lokalt omhändertagande av dagvatten både på kvartersmark och på allmän platsmark. Åtgärderna dimensioneras för ett regndjup på 20 mm enligt åtgärdsnivån för dagvattenhantering. SVOA förutsätter att detta fullföljs i den

fortsatta planeringen och i byggandet av området. Enligt Dagvattenutredning till detaljplan kommer den planerade dammanläggningen på Årstafältet att ta emot dagvatten för rening och fördröjning samt även för skyfallshantering. Det är därför av vikt att ansvarsfrågan för skötsel och drift av dammen reds ut i ett tidigt skede då ansvaret kan falla på flera förvaltningar och bolag i staden. Enligt dagvattenutredningen ska skyfallsvatten ledas till dammen via ett dike. Ansvarsfrågan för diket bör även det redas ut i ett tidigt skede. Det är otydligt beskrivet hur dagvatten från den lokala hanteringen av dagvatten på både kvartersmark och allmän platsmark leds vidare till dammen. Detta behöver förtydligas i utredningen.

Den funktionsbeskrivning av dagvattendammen på Årstafältet som refereras till i dagvattenutredningen och i PM MKN Årstafältet finns inte med i underlaget för samrådet. SVOA har därför inte kunnat ta del av den till samrådet och önskar i fortsättningen att få ta del av den. Med befintligt underlag till detta samråd går det inte att yttra sig om flödessituationen i detaljplaneområdet, varken storleksmässigt eller hur det kommer att fungera hydrauliskt. I dagvattenutredningen har inga flödesberäkningar gjorts utan man hänvisar till att dimensionering av ledningsnätet på Årstafältet pågår i ett större sammanhang. Enligt checklistan för dagvattenutredningar ska dimensionerande flöden redovisas och information ska redovisas om det finns fördröjningsbehov (enligt åtgärdsnivån samt eventuellt överskridande av åtgärdsnivån) som måste beaktas om det ska gå att göra påsläpp till den allmänna anläggningen. Detta har inte redovisats och bör kompletteras med så att en bedömning ska kunna göras om ytterligare plats ska avsättas för fördröjningsåtgärder i detaljplanen för området.

SVOA projekterar för närvarande nytt ledningsnät i området, men den helhetsbild man skulle få genom att flöden och fördröjningsbehov enligt checklistan beräknas i en dagvattenutredning saknas i underlaget till detta samråd. Här följer ytterligare några kommentarer gällande Dagvattenutredning till detaljplan:

-Det bör förtydligas om checklistan för dagvattenutredningar har använts. Om inte, så bör innehållet i dagvattenutredningen uppdateras med det som efterfrågas i checklistan.

-I kapitlet gällande riktlinjer för dagvattenhanteringen nämns endast dagvattenstrategin. Även åtgärdsnivån vid ny- och större ombyggnation bör beskrivas där.

-Förtydliga om det är antingen växtbädd eller skelettjord eller om båda ytorna behövs för att få ihop åtgärdsvolymen. (Tabell 2 i kapitel 6.2 Fördröjning enligt åtgärdsnivå).

SVOA har inte haft möjlighet att i detalj granska dagvattenutredningarna för kvartersmark. Det förutsätts att dagvattenutredningarna följer stadens checklista och att dagvatten från kvartersmark ansluts till det allmänna ledningsnätet efter rening och fördröjning enligt stadens åtgärdsnivå.

I utredningen Årstafältet – PM MKN Årstaviken presenteras resulterande föroreningsbelastning och halter i dagvattnet i tabellerna 2 och 3. Det är oklart om åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten är medräknat i fallet ”efter exploatering utan dagvattendamm”. Detta behöver ett förtydligande. I samma utredning har reningseffekten beräknats för dammen. Det står att reningseffekten avser hela dammsystemet med en fördamm och tre efterföljande dammdelar och är beräknad utifrån totalt inkommande föroreningsmängder från hela avrinningsområdet och totalt utgående föroreningar från hela avrinningsområdet. Beräknas allt dagvatten från hela avrinningsområdet genom alla dammarna? Enligt beskrivningen tillförs dagvatten från delar av det totala avrinningsområdet till den sista eller de två sista dammdelarna. Det framgår inte om man har tagit hänsyn till det.

Här följer ytterligare några kommentarer gällande utredningen Årstafältet – PM MKN Årstaviken:

- I kapitlet gällande flödesvägar och rening står det att figur 2 ska visa utsläppspunkter i Årstaviken, vilket den dock inte gör.
- Det ser ut som ett decimalfel gällande kväve (N) i tabell 10 i kapitlet Spädningsberäkningar.
- I bilaga 1 finns ett ”inlopp 5” markerat som saknas i figur 2 på sid 4. Det saknas även en beskrivning av vilket vatten som leds till det inloppet.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för maskinell hantering av tre fraktioner i form av stationär sopsug, samt att kompletterande insamlingssystem för övriga fraktioner ska finnas. Angöring för hämtfordon i anslutning till miljörum bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen. För verksamheter som genererar större mängder matavfall där även fettavskiljare krävs rekommenderas en så kallad kombitank som hanterar både mat- och fettavfall. I miljörummen rekommenderas även att utrymme för insamling av grovavfall planeras. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt grovavfall. Ett alternativ till insamling av grovavfall i miljörum är att erbjuda hämtning via container minst två gånger per år. Uppställningsyta för container ska då utformas på kvartersmark.

Utbildningsförvaltningen

Årstafältets bostäder finns med i utbildningsförvaltningens skolplanering och det kommer därför finnas skolplatser för dessa elever när bostäderna är färdigställda. Utbildningsförvaltningen har utöver detta inget att yttra i ärendet.

Stockholm Exergi AB

Stockholm Exergi AB, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar i korsningen

Älvkällavägen/Johanneshovsvägen. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Kontaktperson är Erik Jonsson, tel. 0722 39 71 38.

Stockholm Exergi har inget att erinra när det gäller undermarksanläggningar. Kontaktperson för undermarksanläggningar är Jessica Palm.

Övriga remissinstanser

Ellevio

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter. För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio lokalnät en ny nätstation centralt i planområdet i inhyst läge. Stöd för områdets lokala elnät och planens elförsörjning ges även genom nya fristående nätstationer i etapp 4B samt läge i Årstafältets park intill planområdena.

Dimensionering förutsätter att nya byggnader i området ansluts till fjärrvärme. Planbestämmelse E i plankarta bör förtydligas med ”Teknisk anläggning elnätstation”. Se bilaga ”Funktioner nätstationer” för ytterligare information om de funktionskrav som behöver tillgodoses för nätstationen.

Myndigheters rekommendationer för buller och magnetfält måste beaktas vid lokaliseringen av nätstationen inom byggnad. Det är viktigt att Ellevios kablar ges erforderligt utrymme i marken närmast nätstationen, tekniska krav som maximala böjradier och inbördes kabelavstånd behöver tillgodoses. Avstånden i planen är stora vilket innebär att distributionsledningar behöver ges förutsättningar för kortast möjliga förläggningssvägar. Se vidare information i bilaga ”Servislängder och nätstationer”. Ellevio

lokalnät önskar inbjudan till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Hyresgästföreningen Sydost

Enligt övergripande mål i stadens miljöprogram poängteras att en hållbar energianvändning skall vara högst 55 kWh/m² per år med siktet inställt på ett mål om högst 45 kWh/m² per år. Kravet på energiförsörjning omfattar uppvärmning, tappvarmvatten och fastighetsenergi. Har ni tagit hänsyn till ovensagda i en kravspecifikation? El-ladningsuttag, hur många? Återvinningsrum ska ha fläktstyrd till- och från luft. Vi förutsätter att en markteknisk undersökning utförs i dessa delar ingående i etapp 4a. Saknar ett kapitel under teknisk försörjning. Rubriken ventilation/inomhusklimat för skolor respektive bostäder för att klargöra vilket/vilka ventilationssystem/luftväxling/filter/värmeåtervinning et c som ingår i planerade nybyggnationer.

Ur vistelsesynpunkt är inte detta lite väl mycket med ca 300 barn? Varför inte max 8 avdelningar som i andra planförslag? Frytan per förskolebarn saknas. Vi har sett trenden att frytan minskar kraftigt så att vare sig stadens eller boverkets rekommendationer uppnås. Komplettera med högre krav och kvalitet på utemiljön i lommande projektskede.

Samfundet S:t Erik Stockholm

Samfundet S:t Erik yttrade sig 2013-02-12 och 2015-06-10 över den första detaljplanen för bebyggelse på Årstafältet, etapp 1 (Valla 1), vilken äger laga kraft sedan 2017 och gränsar till den nu aktuella etapp 4a, som i sin tur gränsar till etapp 4B. Samfundet S:t Erik framförde då bl.a. att exploateringsnivån måste minskas, gatorna göras till bredare parkgator och skyddsområdet för Göta landsväg ökas. Dessa kritiska synpunkter beaktades inte och de två nu aktuella detaljplanerna uppvisar samma brister. Exploateringen är oförändrat hög, med ganska små bostadsgårdar och mycket varierande hushöjder. Arton av husen är åtta våningar eller högre, det högsta femton våningar, och ett flertal av dessa höga hus har placerats i skuggande söderläge i de till stor del slutna kvarteren. Sammanfattningsvis finner Samfundet S:t Erik att exploateringen måste minskas och de högsta husen sänkas.

Göta landsväg var Stockholms enda vägförbindelse söderut ända fram till 1669, då den första Liljeholmsbron byggdes. Det var alltså längs Göta landsväg som drottning Kristina 1654 färdades

från Stockholm mot Rom. Historiker anser att det var på Göta landsväg Kristian II marscherade med sina trupper och att det berömda slaget vid Brännkyrka 1518 ägde rum på Valla gårde, d.v.s. på den norra delen av Årstafältet. Samtliga där belägna detaljplaneområden borde därför snarast undersökas arkeologiskt, åtminstone med metalldetektor. Vägen är emellertid ännu betydligt äldre. Den torde enastående nog ha funnits åtminstone sedan järnåldern, d.v.s. långt före grundläggningen av Stockholm. Över Årstafältet är landsvägen bevarad i sitt ålderdomliga skick och skyddad som fornminne (RAÄ 34). I närområdet finns ett flertal spår av det gamla kulturlandskapet, med bevarade gårdar och lämningar efter tidigare gårdsanläggningar (med gårdsgravfält), från järnåldern. Göta landsväg var gårdarnas förbindelse sinsemellan och ledde sedan vidare norr- och söderut. Över Valla å (som utgjorde gräns mellan flera gårdar) gick en stenvalvsbro, vars landfästen är bevarade och som rekonstruerades 1998. Sammantaget torde den cirka 750 m långa fornminnes-skyddade sträckan över Årstafältet vara en av Sveriges allra mest värdefulla och historiskt intressanta vägar. I gällande detaljplan (laga kraft 2001), som inkluderar områdena för både etapp 4a och 4b, har Göta landsväg en skyddszon på 50 m på vardera sidan. Stadsmuseet har i flera yttranden understrukt vägens stora kulturhistoriska betydelse och att den behöver ett stort omgivande skyddsområde (fornlämningsområde) och att detta givetvis gäller även norr om Valla å (med etapp 4A och 4B). Länsstyrelsen har på ett obegripligt sätt förringat Göta landsvägs betydelse. I detaljplanen för etapp 1 (laga kraft 2017) accepterade man att en ny väg lades endast 8 m intill Göta landsväg (och närmaste byggnad på cirka 19 m avstånd). Nätverket Årstafältet begärde att Länsstyrelsen skulle fastställa gränser för fornlämningsområdet, men nekades talerätt, vilket dock upphävdes av Kammarrätten. Länsstyrelsen fastställde då slutligen 2019-12-19 gränsen till 10 m från vägbanans mittlinje. Eftersom vägen är upp till 5 m bred (diket inte inräknat) motsvarar detta 7,5 m från väggkanten. I sin motivering till den häpnadsväckande snäva gränsdragningen skriver Länsstyrelsen: ”Den bevarade vägsträckan är dock bara en mindre del av den ursprungliga landsvägen och dess betydelse består därför i första hand av lokalhistoriska värden”. Resultatet är att avstånden fortfarande inte är acceptabla, inte ens i ”Landsvägsparken” i etapp 4a. På en lång sträcka i parken är avståndet till intilliggande gata endast cirka 10 m (i parkens östra del ännu kortare) och som mest cirka 15 m. Samfundet S:t Erik finner Länsstyrelsens gränsdragning och motivering oacceptabla. Vi välkomnar att Nätverket Årstafältet 2020-01-08 överklagade beslutet om gränsdragning till Förvaltningsrätten och begärde att domstolen skulle begära yttrande från Riksantikvarieämbetet. Nätverket kräver ett fornlämningsområde om 100 m på vägens båda

sidor, vilket samfundet S:t Erik gärna instämmer i. Ett absolut minimum måste dock vara 50 m som i gällande detaljplan från 2001, och detta gäller även för vägens nordöstra del, där den är mindre välbevarad och inte formellt fornminne. Göta landsväg är ett enastående fornminne och bör ges ett skyddsområde på 100 m på vardera sidan – ett absolut minimum är dock 50 m i etapp 4a och 4B, som i gällande detaljplan. Området norr om Valla å, som är den troliga platsen för slaget vid Brännkyrka, bör snarast undersökas med metalldetektor.

På Årstafältet finns ett område med särskilt högt naturvärde (näst högsta naturvärdesklass), nämligen den på långt håll synliga enkelsidiga allén i planområdet etapp 4B. Den består av 35 planterade vitpilar, av hög ålder och hamlade för mycket länge sedan. När Stadsbyggnadsnämnden 2019-05-23 beslöt att planarbetet för etapp 4B skulle påbörjas betonade man att ”pilallén behöver bevaras”. Detta resulterade i en av experterna och SISAB beställd utredning (Pilallén på Årstafältet etapp 4B, Calluna AB 2019-12-11). Pilallén visar sig vara skyddad av det generella biotopskyddet i miljöbalken, men har sedan länge varit vanskött och inte åtgärdats med beskärningsåtgärder etc. Ett mycket stort antal av de gamla träden utgör en uppenbar risk p.g.a. fallande grenar, vilket resulterat i att allén nu är avstängslad. Utredningen rekommenderar därför att hela allén bör fällas. Staden har hos Länsstyrelsen sökt dispens från biotopskyddsbestämmelserna, för nedtagning av pilallén, men Länsstyrelsen torde ännu inte ha fattat beslut. I planbeskrivningen nämns anmärkningsvärt nog inte att Callunas utredning anger (sid. 13) att pilallén är möjlig att bevara på ett säkert sätt genom att ”snarast möjligt planera för ersättning, eventuellt etappvis, samt genomföra beskärningsåtgärder”. Pilallén löper längs en karakteristisk vägbank, som märkligt nog inte utretts närmare. Callunas utredning nöjer sig med att konstatera att allén syns på flygfoto från 1958 (bild sid. 7) och att det som i dag är en gångväg då var en bredare, farbar väg. En genomgång av äldre kartmaterial avslöjar att vägen var den norra delen av en nord-sydlig avtagsväg från Göta landsväg till gården Östberga. Den sista av gårdens byggnader, en tillbyggd enkelstuga, revs så sent som 1958. Där återstår nu en bytomt från järnåldern (RAÄ 68) och ett stort gårdsgravfält (RAÄ 27). I äldre tid nåddes Östberga endast via en väg i väster från Göta landsväg. Vägen med pilallén, som förkortade avståndet till Stockholm, torde ha tillkommit senast 1845 (enligt Topografiska corpsens karta). Den välbevarade, för sitt ursprungliga ändamål sedan länge inte använda vägen, bör därmed uppfylla fordringarna i kulturmiljölagen, för att av Länsstyrelsen förklaras som fornminne. Den utgör tillsammans med Göta landsväg ett s.k. färdvägssystem, enligt Riksantikvarieämbetets terminologi. Vägen mot den forntida gården Östberga, med sin vida synliga pilallé, måste bevaras och bör förklaras som fornminne.

Förskolebyggnaden (etapp 4a) skulle bli den överlägset största i Stockholm, med 16 avdelningar i tre våningsplan och sammanlagt 288 barn, en storlek som inte borde vara acceptabel. I planbeskrivningen karakteriseras den överstora skolan på ett förskönande sätt som ”byggnadsvolymer i mjuka former med rundade hörn och lätt välvda tak, där barnen lättare kan orientera sig och känna tillhörighet till sin del av förskolan där de känner sig hemma”. Förskolegårdens yta per barn är märkligt nog inte angiven. Den kan emellertid beräknas utifrån antalet barn och gårdens areal, med komplementbyggnader frånräknade. Friytan blir då endast 10,3 kvm/barn, vilket är en otillständigt låg siffra, särskilt jämfört med Boverkets rekommendation 40 kvm/barn. Förskolan måste delas upp på flera skolor, med tillräckligt stora förskolegårdar.

Socialdemokraterna Årsta-Johanneshov

Vi tycker att det är viktigt att det finns möteslokaler för alla i detta nya område och därför föreslår vi att det byggs bibliotek/kulturhus (liknande det i Östberga) på detta område. Det behövs möteslokaler för föreningsverksamhet och möten både för gamla och unga. Vi vill även lyfta vikten av en fungerande fritidsgård inom området, det är oerhört positivt för unga att ha tillgång till detta.

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar

Samarbetsnämnden har inga synpunkter i sak på berörda planer, men vill uppmärksamma byggtrafikplanering. Trafikplatsen Åbyvägen/Grosshandlarvägen har betydande brister och är känslig för trafikökning. Byggtrafiken för Etapp 3 måste därför ledas från Ersta Gårdsväg, som är relativt lite belastad, eller norrifrån. Etapp 4a och 4b bör matas från öst.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Boende 1

En första, generell synpunkt är att samrådsidorna på er webbplats är väldigt röriga för en ovan användare. Det finns inga anvisningar för användning eller tolkning av materialet, många länkar funkar inte och karttjänsten för planerade arbeten fungerar inte alls (även när man söker på diarienummer). Det är väldigt tråkigt och man känner sig exkluderad från samråd, trots att det direkt påverkar oss som bor i närområdet.

Jag bor i kvarteret Mysslingen och mitt hus vetter mot den planerade förskolan längs med etapp 4a. Ni har i handlingarna för bullerutredning rörande förskolan påpekat att riktlinjer saknas för förskolor och att buller från dessa därför anses vara acceptabelt

oavsett nivå. Normalt är lokala förskolor små till medelstora i storlek (2-4 avdelningar) och antal barn som vistas där speglar detta. Ni har planer på att bygga en extra stor förskola med upp till 16 avdelningar. Antalet barn kommer därmed att multipliceras med minst 4 och därmed borde även bullernivåerna påverkas i motsvarande utsträckning. För oss boende i kvarteret Mysslingen, då speciellt för dem med lägenheter som angränsar direkt mot förskolan, så kommer detta att innebära avsevärt höjda bullernivåer jämfört med tidigare, speciellt med tanke på kontrasten mot att dessa hus tidigare vett mot Årstafältet med minimalt buller. Jag anser att en bullerutredning borde göras och att bullerdämpande åtgärder ska antas i förebyggande syfte för att bullernivåerna under dagtid inte ska bli orimligt höga. Jag anser det oacceptabelt att sopa en bullerutredning under mattan av den enkla anledningen att det saknas riktlinjer. Då är det dags att sätta riktlinjer för buller kring förskolor eller genomföra en jämförelse med redan etablerade förskolor i området. En oroande tanke är också vilken effekt det ökade bullret skulle ha på marknadsvärdet för våra hus, speciellt de som vetter mot förskolan. Jag är orolig för att värdet på min lägenhet kommer att minska avsevärt om bullernivåerna från förskolan blir för höga och att lägenheten därmed blir svårsåld. Husen är väldigt lyhörda både vad gäller ljud inifrån och utifrån. Vår förening hyr marken av Stockholms Stad. I samband med bygget på Årstafältet så har vi fått klart för oss att minst 2 st genomfartsvägar för gångtrafikanter kommer att anläggas över marken, mellan våra hus. Den ökade gångtrafiken, den nya bebyggelsen, nya vägar i området samt förskolan kommer att innebära en stor förändring av ljudmiljön runt våra hus. Jag undrar om en sänkning kommer att göras av tomträttsavgälden för att kompensera för de ändrade förutsättningarna och ev. påverkan på marknadsvärden och boendeavgifter för våra bostadsrätter som dessa kan innebära?

Boende 2

Skriver till er med anledning av allt bygge som ni planerar och nu utför på det förut så vackra Årstafältet. Först av allt vill jag påpeka att ni har lurat folket på den Landskapspark som var planerad och beslutad om på Årstafältet. Ni har lyckats förvandla ett magiskt, magnifikt fält med hela dess Biologiska mångfald till ett grustag. Och nu tänker ni bygga en varm betong stad där som kan alstra ännu mer värme till klimatkrisens framtid. Jovisst lite trähus också säger ni. Vi behöver gröna ytor i staden för att klara klimatuppvärmningen, inte mer sten o betong. Nu bygger man samtidigt Årstastråket. Det blir massivt med nya stora hus i området. Var ska alla dessa människor ta vägen för rekreation? Årstaskogen riskerar ett enormt slitage. Redan nu är det otroligt mycket folk där. Var ska hela denna nya stadsdel hämta andan? Alla

djur som fanns här? Var är dom nu? Ni har förstört deras livsmiljö. Det är sorgligt. Det pratas hela tiden nu om att skydda den Biologiska mångfalden men det som görs här är en direkt motsatt handling. Ni bygger för tätt!

Ni har sågat ner ca 50 stycken värdefulla ädelträd med en ålder av 50-60 år inom Mysslingens område. Ni har förstört våra gräsytor och lekplatser. Ni kryper långt upp på våra husfasader med ert bygge. I kompensation får vi en liten pergola! Det är ju rent pinsamt dåligt! Vi blev lovade ersättning för dessa ovärderliga träd MEN hitintills så kan ju i alla fall inte vi se att detta har inträffat. Den pergola som ni har satt här är ju som ett slag i magen på oss. Var är ersättningen? Vill också veta vem som ansvarar för eventuella skador på våra hus här i Mysslingen som orsakas av bygget på fältet? Med tanke på kollektivtrafiken så undrar vi också hur ni har tänkt lösa det? Tvärbanan är (som ni borde veta) för det mesta proppfull redan idag. Med viss reservation för coronan just nu. Tänker också på gamla Årstälänken. Hur tänker ni där? Den borde ju saneras efter all trafik genom alla år som susat fram där. Vad görs där?

Och hur ser ni på framtida översvämningar som troligen kommer att inträffa på fältet, speciellt eftersom klimatet nu kommer att ändras allt snabbare? Vad har ni för någon beredskap på det?

Nu tänker ni dessutom bygga en skola med 800 elever! Varje barn behöver en grönyta på 30 kvadrat, här kommer det till att handla om endast 8 kvadrat per barn. Hur tänker ni!!! Forna Göta Landsväg som ni redan har förstört en hel del utav räknar ni in i parkplatsområdet. Är det där ni tänker att barnen ska hålla till på sina raster? Hur blir slitaget då? Bygg skolan borta mot Partiplatsområdet istället, då har dom nära till Årstafältets tvärbanahållplats. Nej, vi vill inte ha en skola på 800 elever här tätt inpå oss.

Boende 3

Jag gillar att hänsyn har tagits till den omkringliggande bebyggelsen i utarbetandet av detaljplanen för exploateringen av Årstafältet. Bland annat ska stadsradhusen i norra delen av område 4a bli tre våningar höga, vilket stämmer väl överens med de trevåningshus från 1960 som ligger norr därom. Men på detaljplanen ser jag att stadsradhusen tillåts ha en totalhöjd på 12 meter, vilket ungefär motsvarar höjden på ett fyrvåningshus. Dessutom tillåts ett tak om 4,5 meter utöver det, vilket får till följd att stadsradhusen blir ungefär lika höga som ett femvåningshus. Detta kommer att leda till olägenheter för de boende i den befintliga bebyggelsen utan att

exploateringsgraden på Årstafältet ökar. Det önskvärda vore att det skrivs in i detaljplanen att stadsradhusen tillåts bli lika höga som ett normalhögt trevåningshus och att taken ska vara platta.

Ett ytterligare argument för en ändring av detaljplanen är att de illustrationer av stadsradhusen som finns i den tillhörande planbeskrivningen visar husen med platta tak. Dessa illustrationer är missvisande om inte detaljplanen ändras till att taken ska vara platta.

Boende 4

Önskar en stor matbutik, t.ex. en stor Ica Kvantum eller Willys eller liknande då utbudet av matbutiker i området är dåligt idag, när det nu flyttar in så mycket människor så vore det suveränt med bra stora matbutiker med bättre priser.

Övriga, ej sakägare

Boende 5

I Etapp 4a planeras ett stort trevåningsbygge som skulle bli en förskola till ca 288 barn. Byggnationen skulle innehålla 16 avdelningar, där man planerade 18 barn per barngrupp. Utemiljön för barnen skulle bestå av 3500 kvm, som skulle innebära fri yta och lekutrymme utomhus på ca 12,15 kvm/barn. Allt detta enligt koordinator för Enskede-Årsta-Vantörs stadsdel under det samrådsmöte som pågick på Facebook. Det hon berörde var att genom att bygga flera förskolor på Årstafältet i stället för en stor förskola skulle det innebära mindre utomhusytor för dessa små förskolor. Denna typ resonemang för en stor enhet är klart ekonomiskt, ej utifrån barnens liv och lust. I den Barnkonsekvensanalys, som har gått att läsa som underlag för detaljplanen på Etapp 4a har man inte tagit fasta på barnens bästa i bemärkelse av utemiljöns betydelse för barnens hälsa och utveckling, som kopplat till utemiljöns storlek. Stockholms stads egna riktlinjer för yta är frapperande små -12,15 kvm/barn jämfört med Boverkets rekommendationer på 40 kvm/barn. Man försvarar sig genom att alla barn inte kommer att vara på gården samtidigt. Däremot är Boverkets rekommendation på en yta av minst 3000kvm uppfyllt matematiskt räknad vid förskolan. När man därtill i planeringen talar om barngrupper på 18 barn, medan Skolverkets rekommendation är för barn 1-3 år från sex till tolv barn och för barnen mellan 4-5 år är riktmärket från nio till 15 barn. Det är förvånande att man i Barnkonsekvensanalysen inte ens har berört barngruppernas storlek. Hur kommer det sig att man har olika Verk med enbart rekommendationer -utan några som helst lagliga befogenheter -som kommunala politiker helt kan strunta i sina beslut?

Anna Lina Axelsson
planchef

Ola Grimell
stadsplanerare