

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av fastigheten Postgården 1 m. fl. (Årstafältet etapp 3) i stadsdelen Östberga i Stockholm, Dp 2014-15979

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	12
Besvärberättigade	13
Övriga.....	13
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	13
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	14
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	28

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra bostäder, skola, idrottshall och förskolor på Årstafältet. Planförslaget skickades ut för granskning 2020-09-02 – 2020-10-29. Under granskningen har 20 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller skolorna och förskolornas utformning, gatornas utformning samt säkerheten för barn, samt möjligheter för en framtida tunnelbanedragning inom planområdet. Länsstyrelsen hade synpunkter om buller, miljö kvalitetsnormer för vatten och skyfall. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att Årstafältet bevaras som park och natur och att golfen är kvar.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Planlösningarna i de lägenheter i kvarter 3A som ligger mot huvudgatan ritas om för att klara bullerkraven utan tekniska lösningar. Kraven klaras med genomgående lägenheter och mindre lägenheter (35 kvm eller under) mot huvudgatan.
- Genomförandetiden ändras till fem år för att tidigare kunna ta fram en ny detaljplan om det i arbetet med den nya tunnelbanedragningen skulle visa sig att det behövs för utbyggnaden av tunnelbanan på Årstafältet.
- En del av planområdet utökas med drygt 1 meter västerut för att kunna bredda en del av huvudgatan för att bättre kunna inrymma busshållplatser.

I planbeskrivningen förtydligas även beskrivningen av hur dagvatten och skyfall rinner till de olika dagvattendammarna. En bilaga till dagvattenutredningen om miljö kvalitetsnormerna för hela Årstafältet och påverkan på recipienten Årstaviken skrivs in i listan över utredningar. Det förtydligas även att den stora dagvattendammen i parken som håller på att byggas ut ligger i en redan laga kraftvunnen detaljplan (Dp 2011-03366) och kommer vara färdigställd innan bebyggelsen i etapp 3 börjar uppföras, vilket krävs för att hantera miljö kvalitetsnormer och skyfall. Ett kompletterande skyfalls-PM har tagits fram inför antagande som visar att skyfall inte är ett problem inom etapp 3 innan den planerade skyfallsparken i etapp 7 byggts ut. De åtgärder som tas inom etapp 3 samt i utbyggnaden av dagvattendammen i parken gör att detaljplanen kan fungera självständigt och säkerställer människors hälsa och säkerhet samt förebygger skador på byggnader.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

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 tredje bebyggelseetappen på Årstafältet och omfattar en del av fältets västra sida. Planområdet ligger centralt i den nya stadsdelen och 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. Detaljplaneförslaget följer Översiktsplan för Stockholm där Årstafältet ingår i den centrala stadens utvidgning och är av stor betydelse för att koppla samman områdena intill.

Planen gör det möjligt att bygga ca 463 bostäder i tre kvarter, en grundskola F-9 för ca 900 elever, två förskolor med sammanlagt 10 avdelningar, en fullstor idrottshall, en elnätstation och lokaler för centrumändamål.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2020-09-02 – 2020-10-29. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-09-02. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Östberga kulturhus samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att medföra att miljökvalitetsnormer för vatten inte följs, samt att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, avseende buller och risken för översvämning.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Dagvattenhantering

I dagvattenutredningen (Sweco 2020-05-29) konstateras att när föroreningsbelastningen för de båda etapperna 2n och 3 vägs samman till följd av den nya markanvändningen samt rening i LOD och dagvattendamm, så bedöms planernas gemensamma genomförande inte motverka Årstavikens möjlighet att uppnå gällande miljökvalitetsnormer. Det förutsätter att åtgärdsnivån följs

för samtliga ytor. Om dagvattendammen är en förutsättning för att klara miljökvalitetsnormen för den aktuella detaljplanen så behöver kommunen tydliggöra det i planbeskrivningen samt säkerställa åtgärden. Om dagvattendammen är en förutsättning för att klara miljökvalitetsnormerna men det vid antagandet av planen inte är säkerställt att den kommer att anordnas, kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning.

Hälsa

Buller

Efter samrådet har en ny trafikbullerutredning tagits fram (Structor 2020-04-02) och kvartersstrukturen på kvarter 3A har ändrats något. Utifrån presenterad lägenhetsutformning behöver två lägenheter per normalvåningsplan utformas med tekniska lösningar, för att skapa bullerdämpad sida utanför fönster. Längre ner i bullerutredningen i figur 10 presenteras dock genomgående planlösningar för dessa lägenheter. Länsstyrelsen vill framhålla att tekniska lösningar bör användas i så liten utsträckning som möjligt, eftersom det i första hand är byggnadens placering och utformning som bör vara i fokus. Då genomgående lägenheter är möjliga att genomföra enligt bullerutredningen, men kommunen ändå valt att gå vidare med tekniska lösningar, anser Länsstyrelsen att kommunen tydligare behöver motivera valet av utformningen i planbeskrivningen. Om kommunen väljer att gå vidare med tekniska lösningar ska dessa tydligt regleras i plankartan, för att säkerställa en god boendemiljö för samtliga lägenheter. Länsstyrelsen anser även att kommunen ska införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och små lägenheter uppförs där så behövs.

Översvämning

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 hälsa och säkerhet samt skador på byggnader. Hanteringen av skyfall inom planområdet förutsätter att lösningar ordnas främst utanför planområdet. Antingen avses vattnet att ledas via tråget till Östbergadammen eller mot den nya stadsdelsparken, skyfallsparken, som planläggs i samband med etapp 7 och anläggs mellan 2030 - 2033. Kommunen behöver redovisa hur översvämningssriskerna kan säkras innan dammarna/parken är färdigställd. Vidare anser Länsstyrelsen att det till antagandeskedet tydligt ska framgå om en lägsta golvnivå och/eller vattentäta konstruktioner behöver regleras i plankartan så som gjorts i etapp 2 norra. I planhandlingarna för etapp 2 norra redovisas även att god tillgänglighet och framkomlighet ska säkras genom föreskriven höjd över nollplanet. I den aktuella detaljplan, etapp 3, är plushöjder reglerade som åtgärd för att hantera översvämningssrisker.

Kommunen behöver förtydliga att denna åtgärd är tillräcklig för att detaljplanen ska fungera självständigt och åtgärderna säkerställer människors hälsa och säkerhet samt förebygger skador på byggnader i väntan på de storskaliga lösningarna med skyfallspark och dammar. Detta är av särskild vikt om de planerade lösningarna utanför planområdet inte skulle komma att genomföras.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen önskar en fortsatt dialog med Stockholms stad rörande det framtida busslinjenätet, tunnelbanans utbyggnad och övriga frågor som de lyfter.

Det är viktigt att ta hänsyn till riktlinjer i RiBuss gällande t.ex. gatubredder och utformning av hållplatser när dessa projekteras. Utformningen av huvudgatan följer inte typmått enligt RiBuss och en normalbuss får inte plats inom den angivna körfältsbredden. Enligt RiBuss ska hållplatser placeras före cirkulationsplatser.

Den inritande mittbulan på huvudgatan är positiv men det bör övervägas om den ska vara överkörbar för att tillåta att trafik passerar en eventuellt havererad buss.

Enligt trafikutredningen behövs inga busskörfält på Västra Huvudgatan om den stängs av för genomfartstrafik. Den aktuella delen av gatan som reglerar detta ligger utanför denna detaljplan. Trafikförvaltningen vill dock framhålla vikten av att Västra Huvudgatan stängs av för genomfartstrafik i planeringsarbetet för övriga delar av Årstafältet för att busstrafikens framkomlighet ska kunna säkerställas.

Eventuella störningar i form av buller från bussar ska beaktas. Det gäller framförallt maximalnivåer men även lågfrekvent buller vid tomgångskörning vid t.ex. 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.

Tunnelbanan till Älvsjö kommer med stor sannolikhet att beröra planområdet. Enligt planbeskrivningen är planerad byggstart 2024. Det är av stor vikt att Stockholms stad och FUT innan byggstart gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras av tunnelbanan och med avtal med byggaktörer och andra berörda säkerställer ett genomförande med eventuella stationsuppgångar.

I planbeskrivningen behöver det framgå att tunnelbanan kommer att beröra planområdet. Lämpligt vore att komplettera detaljplanen med en ”generell” bestämmelse att tunnelbana får utföras för att om möjligt undvika en planändring senare.

Planområdet innehåller lerjordar vilket innebär att den framtida tunnelbanan riskerar att påverka byggnader med vibrationer. Krav behöver ställas på att grundläggning för ny bebyggelse tar hänsyn till detta som villkor för att erhålla slutbevis. Plankartan behöver därför kompletteras med en planbestämmelse om detta.

Genomförandetiden är satt till sju år. Genomförandetiden bör sättas till den kortaste tiden (dvs. fem år) ifall att det blir nödvändigt med en planändring på grund av tunnelbanan.

Storstockholms brandförsvär

Utifrån sin tidigare riskidentifiering har SSBF inte hittat några riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

SSBF bedömer det som troligt att räddningstjänstens stegutrustning kommer nyttjas vid utrymning från den planerade bebyggelsen. Det bör i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegfordon och stegutrustning är möjlig. Detta kräver även uppställningsplatser för höjdfordon eller att bärbara stegar anordnas. Utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom Tr2-trapphus, är att föredra. Trädplanteringar mellan gata och husfasad kan ge problem vid en insats. Framförallt gatan mot parken (GATA 3) ser ut att ha begränsad framkomlighet. Lösningarna måste även vara hållbara över tid då exempelvis träd och annan vegetation växer i storlek.

Vissa av lägenhetslösningar ser ut att vara enkelsidiga mot gården. För att räddningstjänsten ska kunna utgöra alternativ utrymningsväg innebär det att räddningstjänstens fordon behöver ta sig in på gården. Då de flesta husen överstiger 11 meter så kan bärbar stege inte användas för våningarna över detta.

SSBF anser att åtkomligheten för räddningstjänstens stegutrustning vid utrymning är helt möjlig. Det behöver säkerställas att utrymningen kan ske på ett säkert sätt från byggnaderna.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot detaljplanen.

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar

Samarbetsnämnden har inga synpunkter i sak men vill uppmärksamma byggtrafikplanering. Trafikplats Åbyvägen/Grosshandlarvägen har brister och är känslig för trafikökning. Byggtrafiken för Etapp 3 måste ledas från Ersta Gårdsvägs som är relativt lite belastad, eller norrifrån.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanans influensområde. Det är positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilismen genom främst god tillgänglighet för cykel, enligt stadens framkomlighetsstrategi.

Det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Kontoret ser fram emot att vara en aktiv part i den fortsatta planeringen av gatornas utformning. Utrymmesbehovet för gatumarken är inte fullständigt studerat och användningsgränserna kan därför komma att förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Förgårdsmarken ska vara 2,5 meter.

Illustrationslinjerna i gatan bör plockas bort de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden.

Beskrivning av hur trafiksäker varuförsörjning och avfallshantering för skolan och förskolorna ser ut att saknas. Angöring föreslås ske i gatan, men var i gatan det kan ske på ett trafiksäkert sätt behöver redovisas tydligare. Det verkar som om det ska ske via den södra skolgatan. Angöring ska i första hand ske på kvartersmark.

Det är i vissa fall otydligt hur gaturummen ska användas och utformas utifrån illustrationerna i planbeskrivningen. Speciellt otydligt är det på föreslagna gångfartsområden. För att gångfartsgator ska fungera ska leverans- och angöringsbehovet vara litet, fordonsmängderna understiga 1 000 fordon per dygn och antalet gående förväntas tydligt överstiga antalet fordon. Det saknas en tydlig redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil. Lägesbaserat p-tal för bil kan sättas i detta skede, och beskrivning utifrån förslag för kvarteren kan göras. Därefter måste projektspecifikt parkeringstal och anpassningar till mobilitetsåtgärder presenteras i bygglovsskedet där den totala bedömningen av parkeringstalet kan göras.

Kontoret ser positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage under mark. Cykelparkeringstalet är satt till 2,5 parkeringar per lägenhet, vilket bedöms som rimligt för området.

Stockholm vatten och avfall (SVOA) - avfall

SVOA 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.

Stockholm vatten och avfall (SVOA) – vatten

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.

Stockholm Vatten avgör var förbindelsepunkter ska placeras i enlighet med Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA).

Enligt dagvattenutredning och planbeskrivning har dagvattenstrategin och Stockholms stads åtgärdsnivå använts för rening och fördröjning av dagvatten i planområdet. 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. Det är viktigt att detta fullföljs i den fortsatta planeringen och i byggandet av området. Även planeringen för hantering av skyfallsvatten är viktigt att man fullföljer i den fortsatta byggprocessen.

För att inte motverka Årstavikens möjlighet att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer förutsätts det att åtgärdsnivån följs för samtliga ytor, enligt planbeskrivningen. Det saknas dock underlag i Bygg- och Plantjänsten vilket gör att det inte går att följa hur dagvattenhanteringen har beräknats för kvartersmark. Även i dagvattenutredningens bilaga där detta skulle ha beskrivits saknas innehåll och text.

I planbeskrivningen står det att dagvattnet från del av området avleds direkt till Årstaviken via en dagvattenledning. Det som inte beskrivs är att denna dagvattenledning mynnar i ett dike som i sin tur mynnar i Årstaviken. Det står även fel på sida 20 om att inget dagvatten från planområdet leds till dammarna på Årstafältet. I planbeskrivningen hänvisas till PM MKN Årstafältet. Det dokumentet saknas dock i underlaget gällande samrådet för denna plan.

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. Gatusektioner inklusive träd och LOD-anläggningar är trånga vilket medför risk att underjordisk infrastruktur inte får plats vilket bör säkerställas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

Nämnden tillstyrker planförslaget och är fortsatt positiv till det. Nämnden noterar att de miljö- och hälsofrågor som i samrådsskedet behövde kompletterats har bearbetats och utvecklats i en tillfredsställande utsträckning, samt att flertalet miljö- och hälsofrågor tillkommit och utvecklats inom ramen för planen. Exempel på detta är översvämningsrisker samt dagvattenhantering.

Nämnden är särskilt positiv till förklaringen av den s.k. aktivitetsbryggan i förhållande till planområdet samt ambitionen att fortsättningsvis uppmärksamma störningsrisker när samlokalisering sker mellan bostäder och parkmarkens givna egenskaper i detaljplanen för Årstafältets park. Detaljplanen för Årstafältets park anger för den s.k. aktivitetsbryggan ytor för lek och spontanidrott såsom skate och inlines samt fotboll.

MHN anser att lägenhetsutformningar i första hand bör studeras så att alla bostäder mot huvudgatan klarar gällande riktvärden för buller från vägtrafik. Detta även om det innebär små lägenheter mindre än 35 kvadratmeter orienterade mot bullrig sida. Alternativet med att i första

hand söka lokala inglasningar av balkonger som planförslaget framför följer inte gällande bullerförordning.

Planen bör redovisa någon typ av förhållningssätt till utbyggnaden av tunnelbanelinjen förbi Årstafältet.

Stockholm exergi

Har ingen erinran för fjärrvärme/fjärrkyla eller för undermarksanläggningar.

Ellevio AB

För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio lokalnät en ny nätstation centralt i planområdet. Det är viktigt att Ellevios kablar ges erforderligt utrymme i marken närmast nätstationen.

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

Utbildningsförvaltningen

Den planerade friytan uppgår till mindre än 8 kvadrat per elev eftersom exempelvis cykelparkeringar och annan icke pedagogisk lektyta ska räknas bort. Detta är en liten friyta, och avsevärt mindre än boverkets riktlinje om en friyta på 30 kvadratmeter per elev. Denna mindre friyta innebär att skolgården kommer till största del vara hårdgjord, eftersom växtlighet inte överlever det slitage som gården kommer utsättas för. Den integrerade barnkonsekvensanalysen beskriver att skolgårdsstorleken uppfyller sina kriterier medelbra, trots boverkets riktlinjer. Förvaltningen delar inte denna syn utan menar att skolgårdsstorleken är undermålig, och därför inte uppfyller kriterierna för en bra skolgårdsstorlek alls.

Skolgårdens bristfälliga storlek kan till viss del kompenseras av den intilliggande parken. Eftersom vägen mellan skolgården och parken kommer att trafikeras av bilar och cyklar (om än i låg hastighet) måste pedagoger leda de yngre barnen till denna park, samt stanna med dem där för att övervaka leken. Detta finns det sällan tid eller personal till, vilket innebär att användningen av parken kommer att vara begränsad. Utbildningsförvaltningen skulle därför vilja se att vägen mellan skolgården och parken blir bilfri, alternativt utgå så att parken kan avlasta skolgården. I nuläget uttrycker planbeskrivningen att bilarnas framkomlighet prioriteras framför barnens tillgänglighet till parken, utbildningsförvaltningen ställer sig frågande till varför man inte prioriterar tvärtom, när

möjligheten för bilisterna att välja andra vägar finns.

Även trafiksituationen runt resterande skoltomten är problematisk med biltrafikerade vägar och ett cykelstråk längs tomtens. Detta utgör en säkerhetsrisk för framförallt de yngsta eleverna, som har större tendens att utan konsekvenstänk springa ut på trafikerade gator. Detta medför ett behov av någon form av avgränsning runt tomtens på de mest utsatta sträckorna, exempelvis i form av staket. Förvaltningen ser däremot positivt på de låga hastighetsgränserna runt skolan, eftersom detta bidrar till säkra skolvägar.

Förvaltningen ställer sig mycket frågande till placeringen av den elnätsstation som planeras för hela området och som är tänkt att förläggas i anslutning till skoltomten. Förvaltningen menar att det är olämpligt att placera en strålningskälla i anslutning till en skolgård, och efterfrågar därför att nätverksstationen förläggs på annan plats i etappen än just vid barnens arbetsplats.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB motsätter sig att aktivitetsbryggan mellan park och skolgård planläggs med möjlighet till biltrafik. Skolgårdsytan uppgår endast till ca 8 kvm per barn och i denna ingår även cykelplatser, vilket bidrar till att friytan minskar ytterligare per barn. Givet vår skolgårdsyta som understiger de eftersträlvande 10 kvm per barn så är det viktigt att staden medverkar till att kompensera den lilla skolgårdsytan genom en enkel och bilfri kontakt mellan skolgård och Årstafältet, via aktivitetsbryggan. Precis som anges i planbeskrivningen under rubriken barnkonsekvenser så skulle en bilfri aktivitetsbrygga innebära stora värden för barnen. Det är anmärkningsvärt att planen prioriterar biltrafikens framkomlighet framför barnens tillgänglighet till parken. Biltrafiken mellan skolgården och parken kommer framför allt att begränsa de yngre barnens möjlighet att ta sig säkert och självständigt till parken och aktivitetsbryggan.

Om biltrafikens framtida behov på aktivitetsbryggan idag är svårt att förutspå, och därför inte fastställt som ett behov, så bör planen prioritera om för en bilfri aktivitetsbrygga och istället utreda andra lösningar för biltrafiken om framtida behov skulle bli aktuella.

Kulturförvaltningen - Stadsutvecklingsenheten

Stadsutvecklingsenheten instämmer i att landskapsbilden och avläsbarheten av kulturlandskapet påverkas negativt. Vissa av byggnadsvolymer har fått en mer monoton och sluten utformning i granskningsförslaget än i samrådet och de planerade trädalléerna är inte inritade i plankartan.

Lufftartsverket (LFV)

LFV har inget att erinra men påpekar att yttrandet 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.

BUMS – Barns utemiljö i staden

Bums är kritiska till planeringen för barn på Årstafältet. De ser förklaringen till att barn prioriteras så lågt som exploateringsekonomisk cynism. De ser det som provocerande att de lyfts så många kvaliteter samtidigt som barnen har små möjligheter att röra sig fritt i stadsdelen och med närhet till bostadsnära utelek.

Förskolegårdarna är alldeles för små, med ytor under 10 kvm per barn och utsläppsgårdar i parken. Boverket rekommenderar 40 kvm per barn och gårdar som är minst 3000 kvm stora. Att ha förskolegårdar i bostadsgårdar skapar dessutom konflikter med boende.

Parken på Årstafältet väger inte upp för de små förskolegårdarna. Bra utflyktsmål kan bara komplettera, inte kompensera en bra förskolegård. För att ta sig till parken behövs personal som leder barnen dit, vilket kräver fler resurser för att få ihop. Barnen kan inte gå direkt ut på gården. Det är viktigt att prioritera barns rörelse utomhus för deras utveckling och välbefinnande. Just naturen är viktig för leken vilket inte finns i de små gårdarna.

Bums delar mycket av den kritik som lyfts i Barnkonsekvensanalysen men ifrågasätter varför analyserna inte får större genomslag i planeringen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Årsta Golf AB, Årsta 1:1 (via GB)

Årsta Golf AB överklagar detaljplanen. Detaljplanen tar anspråk på vår befintliga anläggning och försämrar möjligheterna att bedriva vår verksamhet i nuvarande form.

**S:T Erik Markutveckling AB, (en del av Stockholms stad),
Postgården 2 och 4**

Bolaget äger tomträtterna till kv Postgården 2 och 4. Inom tomträtterna bedrivs planerlig verksamhet inom kontor, industri och lager och de är fullt uthyrda till ett antal hyresgäster. Inom planområdet föreslås en ändring av planbestämmelser på Postgården 2 och 4 från kvartersmark för industriändamål till gata.

Genomförandet av planen förutsätter på grund av väsentligt ändrad höjdsättning att utfart från Postgården 2 och 4 söderut via servitut över Postgården 1 mot Ersta gårdsväg stängs. Planen anger även bostadsanvändning i nya kvarter där startbesked för dessa bostäder förutsätter att industribuller inom Postgården 2 och 4 underskrider gränsvärden för bostäder, en begränsning som inte finns idag.

Bolaget förutsätter att genomförande sker på ett sätt som minimerar påverkan för angränsande fastigheter.

Besvärberättigade

-

Övriga

En fasan, en hare och 20 fågelarter, genom CE och AL,
Tussmötevägen 304, 125 74 Älvsjö
Bevara stadens grönytor. Återställ Årstafältet till ursprungsskick.

SE

Uppför byggnader med lokaler stora nog att hysa ett rejält stort Friskis & Svettis (eller motsvarande). Det finns massor av små lokaler till gym häromkring, men att ha nära till ett stort utbud av träningsformer är gynnsamt för hela stadsdelens befolkning.

ML

Årsta golf ska finnas kvar i planeringen. Det är en unik plats där så många människor med olika bakgrund, yrken, ålder utövar sitt intresse. Den har en viktig funktion även gällande integrationen med tanke på närheten till Östberga.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Planen ska möjliggöra för tunnelbana i plankartan.
- Planen ska i plankartan reglera hur bebyggelse vid en framtida utbyggnad av tunnelbanan påverkas av vibrationer i marken från tunnelbanan.
- Planera och bygg ut tunnelbana i samband med etappen.
- Utformningen av gatorna behöver studeras vidare och måtten behöver ses över i det fortsatta arbetet för att hantera, angöring (även på kvartersmark), lastning och lossning, parkering (inkl.

parkering för funktionshindrade) samt säkra gator för barn, äldre och synskadade.

- Gatan mellan skolan och parken borde planeras för att vara bilfri eller planläggas så att biltrafik inte tillåts.
- Ett x-område bör införas genom skolgården för att öka kopplingen i nord-sydlig riktning genom området.
- Biltrafik och cykeltrafik bör inte tillåtas på gatorna runt skolan.
- Förgårdsmarken ska vara 2,5 meter.
- Illustrationslinjer för gator ska plockas bort ur plankartan.
- Trädalléerna ska ritas in i plankartan.
- Friyta per barn, samt total yta, för skolor och förskolor är för liten och ska vara större.
- Förskolor ska inte placeras i bostadskvarter med gemensam gård med de boende.
- Takytor ska inte användas som en del av en förskolegård i ett bostadskvarter.
- Elnätsstationen ska inte placeras i anslutning till skolkvarteret.
- Alla entréer ska alltid vara tillgängliga, inklusive sekundärentréer.
- Landskapsbilden och avläsbarheten av kulturlandskapet ska inte påverkas negativt.
- Planen tar delar av den befintliga golfanläggningen i anspråk och försämrar möjligheten att bedriva golfverksamheten i nuvarande form.
- Stadens grönytor ska bevaras och Årstafältet ska återställas till ursprungsskick.
- Exploateringen bör vara högre.
- Exploateringen bör vara lägre.
- Alla kvarter ska vara slutna.
- Vissa av kvarteren har en för monotont och sluten utformning.
- Planen bör innehålla gymnasieskola, simhall, och kommersiellt centrum.
- En högre ambitionsnivå för miljöteknik med t.ex. passivhus, solpaneler och andra energilösningar ska ingå i planeringen
- Verksamheten på Postgården 2 och 4 påverkas av planens genomförande.
- Planen ska inrymma skyddsbestämmelser om buller för lägenheterna närmast huvudgatan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Vissa boende, intresseorganisationer och föreningar i Östberga påtalar att exploateringen är för hög. En boende anser att exploateringen är för låg. Önskemål om en simhall, kommersiellt centrum, stora lokaler (som kan inrymma stora gym) och en

gymnasieskola har också inkommit. S:t Erik markutveckling påpekar vikten av att verksamheten på Postgården 2 och 4 kan fortgå under byggtiden och att påverkan på deras fastigheter minimeras.

Trafikförvaltningen anser att genomförandetiden bör sättas till den kortaste tiden (dvs. fem år) ifall att det blir nödvändigt med en planändring för att kunna bygga ut tunnelbanan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sedan planprogrammet för Årstafältet beslutades har exploateringsgraden ökat generellt i Årstafältsprojektet. Kontoret har gjort bedömningen att exploateringen är väl avvägd. Fokus har legat på att skapa goda stadsmiljöer i enlighet med principerna i de kvalitetsprogram för stadsliv som tagits fram, där även höjder på bebyggelsen vägs in.

Inom planområdet tillkommer samhällsservice i form av skola, idrottshall, förskolor och lokaler i bottenvåningarna. Inom området för Östberga och Årstafältet planeras också för en simhall, större livsmedelsbutiker, idrottsplatser och aktivitetsstråk. Längs torget norr om planområdet och utmed de större gatorna planeras för både större och mindre butikslokaler med möjlighet till service, inklusive gym. I nuläget är det inte aktuellt med en gymnasieskola inom stadsdelarna.

Kontoret instämmer i att ändra genomförandetiden till fem år för att vid behov tidigare kunna ta fram en ny detaljplan inom det aktuella planområdet om det behövs för den framtida tunnelbanedragningen.

Kontoret anser att det är viktigt att verksamheten på Postgården 2 och 4 kan fortsätta så länge som möjligt, men det får inte stå i vägen för utbyggnaden av den nya stadsdelen eller etapp 3. På sikt planeras bebyggelse på fastigheterna Postgården 2 och 4 rivas och planläggas för ny bebyggelse och en skyfallspark som etapp 7 av utbyggnaden av Årstafältet. Staden äger de aktuella byggnaderna och fastigheterna genom bolaget S:t Erik Markutveckling AB.

Arkitektur och gestaltning

Kulturförvaltning skriver att vissa av byggnadsvolymer har fått en mer monoton och sluten utformning i granskningsförslaget än i samrådet. En boende vill att alla kvarter ska vara slutna. Rådet för funktionshinderfrågor är negativa till sekundära entréer till bostäderna från gatan, utan ramper eller hisslösningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I arbetet med utformningen av kvarteren har fokus framförallt legat på hur bottenvåningarna bidrar till stadslivet. I övrigt lämnas frågor kring gestaltning relativt fritt och gestaltningen kan rent utseendemässigt uppfattas som monoton eller minimalistisk. Kvarter är som regel stadsmässiga på så sätt att det ligger mot gatan och formar gaturummet med hjälp av bebyggelsen. I vissa fall finns det mindre släpp längs med lokalgatorna som gör att gårdarnas grönska och liv även kan ses från gatan. Kontoret anser att förslaget har hittat en bra balans i frågan där kvarteren bidrar till det stadsliv som beskrivs i kvalitetsprogrammet för stadsliv för Årstafältet. De så kallade sekundära entréerna till bostäderna i gatuplanet räknas inte som huvudentréer till bostäderna. Tillgängligheten säkras genom huvudentrén och trapphuset.

Landskapsbild

Kulturförvaltningen anser att landskapsbilden och avläsbarheten av kulturlandskapet påverkas negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret instämmer i att landskapsbilden och avläsbarheten av kulturlandskapet påverkas negativt. Projektet har dock arbetat med frågan sedan programskedet. I utformningen av parken och i arbetet med Göta landsväg så lyfts kulturmiljön i gestaltningen fram för att belysa kulturmiljön på nya sätt och för att delvis motverka de negativa effekterna av den nya stadsmiljön

Skolgården och förskolegårdarna

Länsstyrelsen, utbildningsförvaltningen, SISAB, Stadsdelsnämnden, Skönhetsrådet och BUMS är kritiska till skolan och förskolornas totala friyta samt friyta per barn. Den planerade friytan uppgår till mindre än 8 kvm per elev eftersom exempelvis cykelparkeringar och annan icke pedagogisk lektyta ska räknas bort. Förslaget är mindre än Boverkets rekommendationer om 40 kvm per barn för förskolor och 30 kvm per barn för skolor, samt stadens strävan efter 10 kvm per barn. Det framförs även kritik om att delar av förskolan i kvarter 3A är belägen på ett tak. Det följer inte Boverkets allmänna råd om att taktytor räknas till kompletteringsytor och därför inte kan räknas till friytan. Gårdar på tak är mer utsatta för sol och vind, samtidigt som det finns svårigheter att tillgodose tillgänglighetskraven. BUMS menar att parken på Årstafältet inte väger upp för de små förskolegårdarna. Bra utflyktsmål kan bara komplettera, inte kompensera en bra förskolegård. Det är viktigt att prioritera barns

rörelse utomhus för deras utveckling och välbefinnande. Just naturen är viktig för leken vilket inte finns i de små gårdarna. Utbildningsförvaltningen menar att den mindre friytan innebär att skolgården kommer till största delen vara hårdgjord, eftersom växtlighet inte överlever det slitage som gården kommer utsattas för.

BUMS delar mycket av den kritik som lyfts i Barnkonsekvensanalysen men ifrågasätter varför analyserna inte får större genomslag i planeringen. Utbildningsförvaltningen anser att barnkonsekvensanalysen har gett skolgården ett för bra omdöme och menar att skolgårdsstorleken är undermålig, och därför inte alls uppfyller kriterierna för en bra skolgårdsstorlek.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är medveten om att friytorna är begränsade och har under programskedet och planprocessen för detaljplaneetapp 3 (samt övriga etapper) arbetat med skolgården och förskolegårdarnas förutsättningar utifrån deras närhet till parken. I parken planeras för särskilda ytor för förskoleverksamhet, avgränsade genom staket och med toaletter och andra nödvändiga faciliteter för att verksamheterna ska kunna fungera. Det finns även ytor för lek och spontanidrott för skoleleverna på aktivitetsbryggan, samt stora öppna ytor i parken. Kontoret ser ett stort värde i parken och att den kan nyttjas av förskolor och skolor.

Den takyta som föreslås som en mindre del av förskolegården i kvarter 3A kommer utformas på ett sådant sätt att den nås via hiss och trappor. Den är också skyddad från vind och stark sol genom den omkringliggande bebyggelsen då taket är lägre än kvarterets övriga byggnader.

Under planprocessen har SISAB arbetat med deras landskapsarkitekter för att föreslå en gestaltning med natur och grönska som utformas för att klara det slitage som uppstår på en skolgård av denna storlek och med så många barn.

Kontoret ser ett stort värde i barnkonsekvensanalyser. Som med alla utredningar så bidrar de till ett större beslutsunderlag. De bidrar också till att lämpliga avvägningar kan göras inom planeringen där det ofta finns många intressen som måste vägas mot varandra.

Natur och rekreation

Ett antal personer anser att fältet bör vara kvar obebyggt och återställas till sin ursprungliga utformning. Årsta golf och ett antal privatpersoner vill att golfen ska vara kvar och anser att planen för etapp 3 försämrar för golfen att bedriva sin verksamhet.

Stadsdelsförvaltningen utgår från att grönkompensationsåtgärder genomförs då exploateringen tar grönytor i anspråk. Detta bör hanteras i nära dialog med förvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret ser Årstafältet som en viktig del av den växande staden. Årstafältet kan därmed inte återgå till sin ursprungliga form. Fältet håller för närvarande på att byggas om för nya kvarter och en ny stor park. Kontoret anser inte att den del av golfen som ligger inom etapp 3 är förenlig med utbyggnaden av etappen men tillstyrker att större delen av verksamheten kan fortlöpa medan en ny lokalisering av golfen utreds. För hela Årstafältet gäller den speciella grönytefaktor som tagits fram för projektet, så också för etapp 3. En stor del av etapp 3 ligger inom hårdgjord yta idag. Naturvärdena har inte bedömts varit sådana att grönkompensationer i någon annan mening varit aktuella. Den grönytefaktor som tillämpas i projektet beskriver de krav på grönytor som ställs på kvartersmark. I parken sker fler samlande åtgärder för att öka den biologiska mångfalden och stödja ekosystemtjänster.

Gator och trafik

Trafikkontoret, Trafikförvaltningen, SISAB, Utbildningsförvaltningen och stadsdelsförvaltningen har alla synpunkter på hur gatorna är utformade. De anser att utformningen av gatorna behöver studeras vidare och måtten behöver ses över i det fortsatta arbetet för att hantera busstrafik, angöring (även på kvartersmark), lastning och lossning, parkering (inkl. parkering för funktionshindrade) samt säkra gator för barn, äldre och synskadade.

Trafikkontoret anser att hur trafiken ska fungera är otydligt illustrerat och beskrivet. De noterar att en beskrivning av hur trafiksäker varuförsörjning och avfallshantering för skolan och förskolorna sker ser ut att saknas. Angöring föreslås ske i gatan, men var i gatan det kan ske på ett trafiksäkert sätt behöver redovisas tydligare. Det verkar som om det ska ske via den södra skolgatan. Angöring ska i första hand ske på kvartersmark.

Trafikförvaltningen skriver att utformningen av huvudgatan inte följer deras typmåt och en normal buss därför inte får plats inom

den angivna körfältsbredden. Hållplatser ska placeras före cirkulationsplatser. Den irriterande mittbulan på huvudgatan är positiv men det bör övervägas om den ska vara överkörbar för att tillåta att trafik passerar en eventuellt havererad buss.

Trafikkontoret vill att förgårdsmarken ska vara 2,5 meter.

SVOA skriver att gatusektioner inklusive träd och LOD-anläggningar är trånga vilket medför risk att underjordisk infrastruktur inte får plats vilket bör säkerställas.

Trafikkontoret ser att illustrationslinjerna i gatan bör plockas bort. De kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. Kulturförvaltningen vill däremot att de planerade trädalléerna ritas in i plankartan.

Skönhetsrådet vill se ett x-område genom skolgården för att öka kopplingen i nord-sydlig riktning genom stadsdelen.

Trafikkontoret saknar en tydlig redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil. Lägesbaserat p-tal för bil kan sättas i detta skede, och beskrivning utifrån förslag för kvarteren kan göras. Därefter måste projektspecifikt parkeringstal och anpassningar till mobilitetsåtgärder presenteras i bygglovsskedet där den totala bedömningen av parkeringstalet kan göras. Idrottsförvaltningen påpekar att det är viktigt med minst två tillgängliga parkeringsplatser nära entrén till idrottshallen.

Trafikkontoret anser att det är otydligt hur de föreslagna gångfartsområdena ska fungera. Stadsdelsförvaltningen ser en konflikt gällande trafiksäkerhet när varuleveranser sker över gång- och cykelvägen. SVOA vill att angöring för hämtfordon i anslutning till miljörum säkerställs i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen.

Rådet för funktionshinderfrågor påpekar att utformningen av aktivitetsbryggan bör ses över vad gäller trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Årsta partihallar vill att byggtrafik till etapp 3 leds via Ersta gårdsväg eller norrifrån.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Projektet har en långgående och kontinuerlig dialog med framförallt Trafikkontoret i utformningen av gator. Det förs även en dialog med Trafikförvaltningen, ledningsägare och andra berörda

parter. Projektet ser att det är fortsatt viktigt att samarbeta kring gatornas utformning utifrån de synpunkter som kommit in. Under pågående gatuprojektering och inför att gatorna byggs ut kommer ytterligare avstämningar ske med berörda parter för att säkerställa alla behov. Inför antagande utökas planområdet längs med huvudgatan söder om cirkulationsplatsen västerut med drygt en meter för att kunna bredda huvudgatan och bättra inrymma busshållplatser. I övrigt reglerar inte plankartan hur gatan utformas och hur de olika ytorna disponeras, till exempel bredden på trottoarer i förhållande till busskörfält eller hur trädgröpar utformas i förhållande till ledningar. Arbetet med gatorna fortsätter efter det att planprocessen är avslutad. I det arbetet, precis som innan, är trafiksäkerheten för olika grupper viktigt att beakta, inklusive hur gångfartsgatorna ska fungera. I det arbetet ingår fortsatt platser för parkeringsplatser för funktionshindrade i anslutning till skolan och idrottshallen. Dessa kan komma att samnyttjas med skolan och övrig besöksparkering reserverad för funktionshindrade. Bussens framkomlighet ska säkerställas.

Kontoret anser inte att planbeskrivningen behöver fördjupa sin motivering av p-talet för bil ytterligare. En större trafikutredning har gjorts som även stämmer överens med övergripande arbete kring parkeringstal i staden. Inför bygglov kommer exploateringskontorets trafikplanerare fördjupa arbetet med projektspecifika p-tal för varje kvarter utifrån olika mobilitetsåtgärder som byggaktörer tar fram.

Kontoret noterar att trafikkontoret tolkat planbeskrivningen fel gällande angöring till skolan. I planbeskrivningen står det att varuförsörjning, avfallshantering m.m. sker från den norra lokalgatan. Bedömningen är att transporter kan stanna i den norra skolgatans körfält och sedan korsa gång- och cykelbana med varor utan att det påverkar trafiken. Eventuell biltrafik på den norra skolgatan är så pass liten i sin omfattning, och varuleveranserna så pass få, att trafiken inte anses påverkas negativt av det stopphinder en varutransport utgör. Risker i samband med att varorna transporteras från fordonet, över gång- och cykelstråket, till skolan bedöms som små då det är ett lokalt stråk med begränsad trafik.

Kontoret anser inte att angöring ska ske på kvartersmark då det tar värdefull yta från skolgården. Det finns alltid en viss risk för konflikter mellan olika trafikslag när dessa måste korsa varandras banor, men frågan har setts över utifrån ett helhetsperspektiv i trafiksystemet. Hur hämtfordon kommer fram har också studerats sedan utformningen av gator i etapp 1 med principer för hela Årstafältet. Angöring kommer dock att fortsatt diskuteras med berörda parter under den pågående projekteringen.

Kvarteren på Årstafältet ligger generellt i gatulivet med vid vissa lägen så läggs en förgårdsmark in i planen, i andra fall har byggaktörerna själva möjlighet att lägga in förgårdsmark. En generell förgårdsmark på 2,5 meter som Trafikkontoret förespråkar är inte något som funnit med i någon etapp i planeringen av Årstafältet och följer varken planprogrammet eller kvalitetsprogrammet för stadsliv.

Kontoret påminner om att illustrationslinjerna är till för att öka läsbarheten i plankartan, där det är en balansgång att hitta rätt nivå. Planen medger förändringar i hur gaturummet disponeras. Det kommer att planteras gatuträd, bland annat längs huvudgatan.

Kontoret instämmer i att det är viktigt med en passage genom skolan för att skapa fler kopplingar i nord-sydlig riktning genom stadsdelen, men anser inte att det ska vara ett x-område. Det är framförallt för att ge skolan större befogenheter att avvisa olämpliga personer under skoltid. På kvällar, helger, lov och andra tider då skolgården inte används fungerar den som passage såväl som park.

Hur byggtrafik ska fungera under genomförandet av etappen fortsätter studeras och styrs inte av detaljplanen.

Trafik och skolmiljön

Utbildningsförvaltningen och SISAB vill att gångfartsgatan mellan skolan och parken och aktivitetsbryggan utgår eller blir bilfri (samt cykelfri) för att barnen själva ska kunna ta sig till parken utan att pedagoger behöver övervaka de yngsta barnen.

Utbildningsförvaltningen och SISAB ställer sig frågande till varför man inte prioriterar en bilfri passage till parken, när möjligheten för bilisterna att välja andra vägar finns. Om biltrafikens framtida behov på aktivitetsbryggan idag är svårt att förutspå, så bör planen prioritera om för en bilfri aktivitetsbrygga framför skolan och istället utreda andra lösningar för biltrafiken om framtida behov skulle bli aktuella. Även trafiksituationen runt resterande delar av skoltomten är problematisk med biltrafikerade vägar och ett cykelstråk längs tomten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret instämmer i att det är fördelaktigt för barn med en passage mellan skolan och parken utan biltrafik samt att det går att avleda trafiken förbi denna passage och samtidigt kunna angöra alla kvarter utan att fastna i en vändplan eller att behöva backa. Däremot så ser projektet svårigheter i att förutspå påverkan på trafiksystemet av att

stänga av detta gatuparti för biltrafik. Kontoret ser samtidigt inga hinder för Trafikkontoret att stänga av gatan för biltrafik när mer kunskap om hur trafiksystemet kommer fungerar erhålls. Detaljplanen anger därför ytans användning som gata för att kunna ha en flexibilitet framöver. I den avvägningen och med den osäkerhet som finnas har projektet med sin kompetens inom trafikplanering och landskapsarkitektur gjort bedömningen att flexibiliteten i användningen väger tyngre än barns förutsättningar att röra sig fritt mellan skolan och parken. Gatorna runt skolan samt övriga gator har dock studerats för att vara så pass säkra som möjligt för barn samtidigt som alla trafikslag ska kunna ta sig fram. Om trafikkontoret gör bedömningen framöver att rörligheten mellan skolan och parken bör prioriteras så ger planen möjlighet för att stänga av den aktuella passagen för biltrafik framöver.

Tunnelbana

Trafikförvaltningen skriver att det är av stor vikt att Stockholms stad och FUT innan byggstart gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras av tunnelbanan och med avtal med byggaktörer och andra berörda säkerställer ett genomförande med eventuella stationsuppgångar. I planbeskrivningen behöver det framgå att tunnelbanan kommer att beröra planområdet. Lämpligt vore att komplettera detaljplanen med en ”generell” bestämmelse att tunnelbana får utföras för att om möjligt undvika en planändring senare. Planområdet innehåller lerjordar vilket innebär att den framtida tunnelbanan riskerar att påverka byggnader med vibrationer. Krav behöver ställas på att grundläggning för ny bebyggelse tar hänsyn till detta som villkor för att erhålla slutbevis. Plankartan behöver därför kompletteras med en planbestämmelse om detta. Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att planen bör redovisa någon typ av förhållningssätt till utbyggnaden av tunnelbanelinjen förbi Årstafältet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är positivt till en tunnelbanedragning som gynnar Årstafältet och Östberga och tunnelbanans sträckning nämns i planbeskrivningen. Projektet arbetar aktivt med FUT för att en sådan sträckning ska kunna realiseras. I dagsläget är det dock oklart exakt var tunnelbanans tunnlar kommer att gå och då även var tunnelbaneuppgångar kan placeras. Att planlägga hela området för användningen tunnelbana ses som alltför generellt och stämmer inte överens med Plan- och Bygglagen om att inte reglera mer än vad som krävs för planens syfte och genomförande. För att planlägga för tunnelbana behöver dragningen studeras vidare och kunna preciseras mer i både höjd- och sidled.

För att säkra att en framtida tunnelbanedragning kan genomföras utan att den kommande bebyggelsen ska påverkas av vibrationer är byggaktörerna skyldiga att hålla sig informerade om kommande tunnelbanesträckning. Om detta ska avtal tecknas mellan kommunen och byggaktörerna. Byggstart för kvarteren är planerad till 2024. Det betyder att det finns minst tre år för att bestämma sig för en dragning. Om det visar sig att dragningen påverkar kvarteren i etapp 3 så kan vidare avtal mellan berörda byggaktörer och Trafikförvaltningen tecknas för att säkerställa att grundläggningen kan hantera vibrationer från tunnelbanan. På så sätt kan en ny detaljplan tas fram som möjliggör för tunnelbana och som även omfattar eventuella skyddsbestämmelser för vibrationer för tunnelbana, utan att dessa begränsningar ingår i den aktuella detaljplanen. Själva kvarteren kan då börja byggas 2024 även om det behöver tas fram en ny detaljplan för tunnelbana.

Energiförsörjning

I ett eget förslag till beslut efter samrådet från stadsdelsnämnden lyfts att ambitionsnivån för miljöarbetet inom stadsdelen borde kunna höjas. Solpaneler, aktiva fasader, passivhus och andra energilösningar lyfts som förslag som skulle bidra till en bättre miljö, billigare driftkostnader, samt öka marknadens möjligheter till att driva upp skalfördelar med den nya tekniken vilken i framtiden leder till billigare miljölösningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

För Årstafältet gäller de krav på energiförsörjning för bebyggelse som är beslutade nationellt, samt riktlinjer beslutade av Stockholm stad. Byggaktörerna för etapp 3 är välkomna att använda olika typer av teknik för att klara kraven. Inom planprocessen är möjligheterna att reglera val av teknik begränsad utan måste hanteras civilrättsligt. I ett av kvarten planeras det för solceller på taken.

Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) upplyser om tekniska förutsättningar för att räddningsinsatser ska kunna utföras. De bedömer det som troligt att räddningstjänstens stegutrustning kommer nyttjas vid utrymning från den planerade bebyggelsen. Det bör i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegfordon och stegutrustning är möjlig. Detta kräver även uppställningsplatser för höjdfordon eller att bärbara stegar anordnas. Utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom Tr2-trapphus, är att föredra. Trädplanteringar mellan gata

och husfasad kan ge problem vid en insats. Framförallt gatan mot parken (GATA 3) ser ut att ha begränsad framkomlighet. Lösningarna måste även vara hållbara över tid då exempelvis träd och annan vegetation växer i storlek. Vissa av lägenhetslösningar är enkelsidiga mot gården. För att räddningstjänsten ska kunna utgöra alternativ utrymningsväg innebär det att räddningstjänstens fordon behöver ta sig in på gården. Då de flesta husen överstiger 11 meter så kan bärbar stege inte användas för våningarna över detta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför framtagandet av granskningshandlingar har byggaktörerna gått igenom de tekniska krav som ställs för att säkerställa att räddningsinsatser ska kunna genomföras. Även exploateringskontoret har sett över krav i samband med utformning av gator och övrig offentlig plats, t.ex. placering av träd där det även beaktas hur de växer och omhändertas. De frågor som SSBF lyfter är mest lämpade att hanteras i projekteringsarbetet och ett framtida bygglovsskede. Det är också där de brandtekniska frågorna säkerställs.

Buller och vibrationer

Trafikförvaltningen vill att eventuella störningar i form av buller från bussar ska beaktas. Det gäller framförallt maximalnivåer men även lågfrekvent buller vid tomgångskörning vid t.ex. 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. (Se även rubrik om Tunnelbana ovan).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att lägenhetsutformningar i första hand bör studeras så att alla bostäder i kvarter 3A mot huvudgatan klarar gällande riktvärden för buller från vägtrafik. Detta även om det innebär små lägenheter mindre än 35 kvadratmeter orienterade mot bullrig sida. Alternativet med att i första hand söka lokala inglasningar av balkonger som planförslaget framför följer inte gällande bullerförordning. Även Länsstyrelsen är kritiska till de tekniska lösningar som presenteras i kvarter 3A. Om kommun väljer att gå vidare med tekniska lösningar behöver det finnas en tydligare motivering samt att dessa lösningar ska regleras i plankartan. Länsstyrelsen anser även att kommunen ska införa planbestämmelser för att säkerställa att genomgående och/eller små lägenheter uppförs där så behövs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ska följas, men är inte något som detaljplanen reglerar. Planlösningarna i de lägenheter i kvarter 3A som vetter mot huvudgatan som är beroende av tekniska lösningar ritas om för att vara genomgående och/eller under 35 kvm för att på så sätt klara bullerkraven utan tekniska lösningar. Planbeskrivningen uppdateras utifrån denna revidering. Även bullerutredningen för kvarter 3A uppdateras utifrån revideringen. I och med att bullerkraven klaras utan tekniska lösningar anser inte kontoret att det behöver regleras med en skyddsbestämmelse på plankartan, då det styrs av annan lagstiftning.

Risk – elektromagnetisk strålning

Utbildningsförvaltningen är kritiska till placeringen av elnätstationen i anslutning till skoltomten. Förvaltningen menar att det är olämpligt att placera en strålningskälla i anslutning till en skolgård, och efterfrågar därför att nätverksstationen förläggs på annan plats i etappen än just vid barnens vistelseytor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Elnätsstation behöver placeras i ett centralt läge inom etappen för att energiförsörjningen ska klaras. I samrådsförslaget var den placerad i idrottshallen. Det påverkade de ytor som kunde användas i idrottshallen och skulle gjort stora delar oanvändbara. Nu placeras elnätstationen mellan skolan och förskolan så att både skolan och förskolan får inomhuslokaler där barn, pedagoger och personal kan vistas utanför det skyddsavstånd som krävs för stadigvarande vistelse. Skolgården räknas inte som stadigvarandevistelse. Elnätstationen är dessutom placerad närmaste entrén till skolgården och inte i anslutning till skolgårdens huvudsakliga utrymme.

Risk – översvämning

Länsstyrelsen ser att kommunen behöver säkerställa att de vattenmängder som ger översvämningar vid skyfall och som påverkar planområdet kan omhändertas utan risk för människors hälsa och säkerhet samt skador på byggnader. Hanteringen av skyfall inom planområdet förutsätter att lösningar ordnas främst utanför planområdet. De undrar om vattnet leds via tråget till östbergadammen eller mot den nya stadsdelsparken, skyfallsparken, som planläggs i samband med etapp 7 och anläggs mellan 2030 - 2033. Kommunen behöver redovisa hur översvämningsriskerna kan säkras innan dammarna/parken är färdigställd.

Det ska framgå om en lägsta golvnivå och/eller vattentäta konstruktioner behöver regleras i plankartan så som gjorts i etapp 2 norra. I planhandlingarna för etapp 2 norra redovisas även att god tillgänglighet och framkomlighet ska säkras genom föreskriven höjd över nollplanet. I den aktuella detaljplan, etapp 3, är plushöjder reglerade som åtgärd för att hantera översvämningsrisker. Kommunen behöver förtydliga att denna åtgärd är tillräcklig för att detaljplanen ska fungera självständigt och åtgärderna säkerställer människors hälsa och säkerhet samt förebygger skador på byggnader i väntan på de storskaliga lösningarna med skyfallspark och dammar. Detta är av särskild vikt om de planerade lösningarna utanför planområdet inte skulle komma att genomföras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vatten från etapp 3 kommer huvudsakligen rinna till dagvattendammen i Årstafältets park. Dagvattendammen i Årstafältets park (i lagakraftvunnen detaljplan Dp 2011-03366) kommer vara utbyggd innan bebyggelsen i etapp 3 börjar uppföras. Dagvattendammen i parken tas i bruk 2022 -2023 och bebyggelsen i etapp 3 börjar byggas tidigast 2024. Endast en mindre del av vattnet från huvudgatan i etapp 3 kommer rinna till etapp 7 (och den planerade skyfallsparken). Inget vatten kommer rinna från etapp 3 till den planerade östbergadammen i etapp 8. Från östbergadammen kommer vatten sedan rinna vidare via södra skolgatan (i etapp 3) till dagvattendammen i Årstafältets park efter utbyggnaden av etapp 7 och 8. När etapp 3 först byggs ut - innan utbyggnaden av etapp 7 och 8 - kommer marknivåerna vara högre än de befintliga höjderna vilket gör att etapp 3 inte påverkas av vatten från Östberga höjden och är inte beroende av den planerade östbergadammen i etapp 8. Efter utbyggnaden av etapp 3 – men innan etapp 7 och 8 byggs ut - kommer vatten från Östberga fortsätta rinna som det gör i dagsläget, framförallt mot Åbyvägen. Det påverkas inte av utbyggnaden av etapp 3.

Befintlig mark inom etapp 7 ligger betydligt lägre än projekterad mark inom den utbyggda etapp 3. Det finns ingen lågpunkt som skulle kunna bidra med vatten från den befintliga marken inom etapp 7 mot etapp 3. För den befintliga markanvändningen och höjdsättningen inom etapp 3 är belastningen med vatten mot etapp 7 (framförallt byggnaderna på fastigheterna Postgården 2 och 4) större än om etapp 3 inte byggs ut, vilket innebär att området inom etapp 7 belastas i mindre utsträckning när etapp 3 är utbyggd.

Tidigare genomförd skyfallsanalys över det utbyggda Årstafältet visar inga stående vattendjup som skulle kunna orsaka skador på byggnader eller problem med tillgänglighet/framkomlighet inom

etapp 3. Det anses därför inte nödvändigt att reglera nivåer för färdigt golv, utan det anses tillräckligt med reglering av gatunivåer genom plankartans redan angivna plushöjder.

Eftersom den befintliga markanvändningen och höjderna inom etapp 7 (fastigheterna Postgården 2 och 4) och den planerade markanvändningen och höjdsättning inom etapp 3 inte påverkar varandra ur ett avrinningsperspektiv i någon större utsträckning bedöms inget behov av ytterligare utredning föreligga utöver det PM som tagits fram inför antagande.

De åtgärder som genomförs inom etapp 3 samt i utbyggnaden av dagvattendammen i parken på Årstafältet gör att detaljplanen kan fungera självständigt och säkerställer människors hälsa och säkerhet samt förebygger skador på byggnader.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

SVOA ser att det saknas redovisning av underlag vilket gör att det inte går att följa hur dagvattenhanteringen har beräknats för kvartersmark. Även i dagvattenutredningens bilaga där detta skulle ha beskrivits saknas innehåll och text.

I planbeskrivningen står det att dagvattnet från del av området avleds direkt till Årstaviken via en dagvattenledning. Det som inte beskrivs är att denna dagvattenledning mynnar i ett dike som i sin tur mynnar i Årstaviken. Det står även fel i ett stycke om att inget dagvatten från planområdet leds till dammarna på Årstafältet. I planbeskrivningen hänvisas till PM MKN Årstafältet. Det dokumentet saknas dock i underlaget.

SVOA noterar att i vissa delar av planbeskrivningen framgår det inte att en del av dagvattnet även rinner till dagvattendammarna.

Länsstyrelsen anser att om dagvattendammen är en förutsättning för att klara miljö kvalitetsnormen så behöver det tydliggöras i planbeskrivningen. Inför antagande behöver kommunen säkerställa att dagvattendammen kommer att anordnas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att den utredning som tagits fram räcker i sin redovisning. I arbetet med dagvattenutredningen har de olika byggaktörerna haft olika avstämnings med stadens dagvattenkonsulter som tagit fram utredningen för att säkra att alla miljö kvalitetsnormer klaras av. Under granskningen har SVOA fått in PM MKN Årstafältet (som berör hela Årstafältet) i samband med

underlag för detaljplaner för etapp 2 norra, etapp 4a och etapp 4b. Detta PM inkluderas i planhandlingarna inför antagande.

Kontoret förtydligar planbeskrivningen med hur vatten rinner till de olika dagvattendammarna. Den stora dagvattendammen i parken, som är en av förutsättningarna för att klara miljökvalitetsnormerna, ligger i en redan lagakraftvunnen detaljplan (Dp 2011-03366) och är för närvarande under utbyggnad. Den kommer vara helt färdigställd 2022-2023, vilket är innan bebyggelsen börjar uppföras i etapp 3, år 2024. I och med att dagvattendammen i parken har planstöd och är under utbyggnad anser kontoret att det är säkerställt att den kommer att anordnas.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras.

Friytor för skolor och förskolor är begränsade. Biltrafiken påverkar barnens möjligheter att röra sig fritt i området, framförallt mellan skolan och parken.

Park- och grönytor minskar till följd av att ny bebyggelse tillkommer. I förlängningen berörs även golfens verksamhet

Svårigheten med att planlägga för tunnelbana utan att veta var den ska gå.

Stadsbyggnadskontoret anser att fördelarna med en ny stadsdel och alla de tillkommande bostäderna överväger påverkan på de faktorer som nämns ovan. Flexibilitet inom gatuanvändningen anses viktigare än barnens möjligheter att röra sig fritt mellan skolan och parken utan biltrafik. För att inrymma tunnelbanan i aktuell detaljplanen skulle planen behöva arbetas om så pass att de planerade bostäderna försenas betydligt. Det är dock av största vikt att tunnelbana fortsatt planeras för framförallt Östbergahöjden, men även Årstafältet. Den framtagna detaljplanen motverkar inte en framtida tunnelbanedragning genom planområdet, men då behöver en ny detaljplan tas fram.

Planeringen har tagit stor hänsyn till de frågor som nämns ovan för att på bästa sätt mildra förslagets negativa påverkan.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna Lina Axelsson
planchef

Ola Grimell
stadsplanerare