

Samrådsredogörelse Program för Östberga i stadsdelen Östberga, Dp 2015-08443

Innehåll

Läsanvisning	2
Sammanfattning	3
Bakgrund.....	6
Programmets syfte och huvuddrag	6
Hur programsamrådet bedrivits	6
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	7
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	7
Arkitektur och gestaltning	12
Kulturmiljö	15
Parker och grönområden	19
Offentliga rum	25
Gator och trafik	31
Hälsa och säkerhet	42
Miljö- och klimataspekter	46
Teknisk försörjning.....	47
Service, blandad stad/funktioner, skola/förskola m m	50
Social hållbarhet	54
Delområden	54
Olägenheter för grannar	64
Övriga frågor	64

Bilaga 1 Inkomna yttranden remissinstanser

Bilaga 2 Inkomna yttranden övriga

Stadsbyggnadskontoret

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

Läsanvisning

I denna samrådsredogörelse redovisas inkomna yttranden från remissinstanser, föreningar, intressegrupper och enskilda med stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstaganden. I huvuddokumentet är synpunkterna sammanfattade och besvarade ämnesvis för att ge en bra överblick. I bilagor finns de inkomna yttrandena återgivna i sin helhet.

För originalyttrandena hänvisas till planakten för projektet, dnr 2015-08443. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Sammanfattning

I programmet redovisas ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i Östberga. Genom att starkare knyta samman Östberga till närliggande stadsdelar minskar den fysiska segregationen. Programmets idéer ska bidra till ökade stads kvaliteter och skapa en mer sammanhållen stad med tryggare och mer tillgängliga offentliga miljöer som är lätta att orientera sig i. Bostadsutvecklingen ska bredda variationen i upplåtelseformer och boendeformer för att skapa en blandad stad. Programmet innehåller totalt ca 2500 bostäder. Det visar hur offentliga platser inom området rustas och utvecklas och lyfter fram Lisebergsparken som ett sammanhållande parkstråk. Programmet sändes ut på samråd 2017-06-07 – 2017-08-25. Under samrådet har 126 yttranden inkommit (varav en post med 40 st individuella skrivelser) samt två listor med namnunderskrifter, 137 stycken respektive 63 st.

Remissinstanser

Remissinstanserna är över lag positiva till programförslaget. Bland flera ser *Länsstyrelsen* positivt på att staden tar ett helhetsgrepp och har som målsättning att göra satsningar i befintliga bostadsområden för att invånare i stadens olika stadsdelar ska trivas i sitt område och få en upplevd förbättrad livskvalitet. Samtidigt framförs att det finns utmaningar i programförslaget avseende den övergripande trafiksituationen, påverkan på rekreations- och naturvärden samt anpassning av ny bebyggelse till den kulturhistoriska miljön i relation till befintlig bebyggelse, grönområden och fornlämningar.

Enskilda och intressegrupper

Enskilda och intresseorganisationer uttrycker oro för att grönytor försvinner, och med det närhet till naturupplevelse och även ekologiska värden. Att värna kulturmiljövärden vid Kvarnbacken har lyfts av både intresseorganisationer och boende.

Ett flertal enskilda i Liseberg och vid Tussmöteshöjden är kritiska till programförslaget som de tycker sker på bekostnad av natur- och rekreationsvärden med alltför stora konsekvenser för de boende på platsen i form av bl.a. ökad trafik, insyn och skuggning. Flera Enskilda i Östberga uttrycker en oro över att den nya bebyggelsen ska bli för hög, och riskerar upplevas som en mur runt Östberga. Ett flertal boende tycker att det är viktigt att service och kollektivtrafik byggs ut i takt med fler bostäder.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Inkomna synpunkter visar att det överlag ses positivt med ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i Östberga.

Samtidigt framförs att det finns utmaningar i programförslaget avseende den övergripande trafiksituationen, påverkan på rekreations- och naturvärden samt anpassning av ny bebyggelse till den kulturhistoriska miljön i relation till befintlig bebyggelse, grönområden och fornlämningar.

Utifrån områdets förutsättningar med ett geografiskt centrumnära läge och pågående utveckling av Årstafältet i direkt anslutning, ser stadsbyggnadskontoret att det är motiverat att gå vidare med planering inom programområdet. Fortsatt utredningsarbete inom respektive detaljplaneprojekt kommer att ge nödvändiga underlag för att hantera utmaningar och konsekvenser. Det finns goda förutsättningar att med utgångspunkt i programförslaget vidareutveckla bebyggelsestrukturen för att skapa varierade stads- och boendemiljöer med god kvalitet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att några större revideringar av programförslaget efter programsamrådet inte kommer att krävas. Justeringar i strukturen behöver genomföras i de östra delarna av programområdet för att anpassa strukturen efter nya förutsättningar mot bebyggelsen på Årstafältet och finna ett mer harmoniskt förhållningssätt till topografi och kulturmiljö mot parken vid Årstafältet. Strukturen kommer även framlades behöva vidareutvecklas i fortsatt planarbete med hänsyn till olika aspekter. De inkomna synpunkterna från remissinstanser och privatpersoner ger en bra grund för fortsatt arbete och för vilka frågor som ska hanteras och studeras närmare i fortsatt detaljplanearbete. Programhandlingens innehåll kommer att kompletteras och förtydligas för vissa delar.

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet föreslår stadsbyggnadskontoret att programhandlingen kompletteras och förtydligas för vissa delar inför ett godkännande av programmet, se sid. 66.

I samband med fortsatt detaljplanearbete finns behov av att vissa frågor studeras vidare. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en del av frågorna behöver studeras samlat för ett större område medan vissa frågor kan hanteras inom respektive detaljplaneprojekt, s 67.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående kompletteringar och förslag till utredningar i kommande detaljplanearbete innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Bakgrund

Programmets syfte och huvuddrag

Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsförutsättningarna i området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågan om markanvisningar. Programmets idéer ska bidra till ökade stadskvaliteter och skapa en mer sammanhåller stad mer tryggare och mer tillgängliga offentliga rum som är lätta att orientera sig i. De nya bostäderna ger underlag för lokal handel och service och bidrar till trygga miljöer.

Bostadsutvecklingen ska bredda variationen i upplåtelseformer och boendeformer för att skapa en blandad stad. Programmet innehåller totalt ca 2500 bostäder. Det visar även hur offentliga platser inom området rustas och utvecklas och lyfter fram Lisebergsparken som ett sammanhållande parkstråk.

Hur programsamrådet bedrivits

Programsamråd pågick under perioden 2017-06-07 – 2017-08-25. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och intresseorganisationer. Ett informationsvykort skickades ut till boende i programområdet. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, hos Stadsdelsförvaltningen för Enskede-Årsta-Vantör och på medborgarkontoret i Älvsjö samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om programsamråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Direktpress Enskede Årsta 13 maj 2017 samt Direktpress Liljeholmen Älvsjö 10 juni 2017. Samrådsmöte hölls i Östbergaskolans matsal 12-13 juni kl. 16-19.

Programförslaget

Östberga - en del i staden

Den pågående planeringen och utbyggnaden av Årstafältet ger nya möjligheter för en utbyggnad av Östberga. Närheten till den nya stadsdelen med dess underlag för utbud och service omvandlar Östbergas nuvarande aningen perifera läge till en plats i ett tydligt stadsmässigt sammanhang. I programförslaget kopplas Östberga samman med angränsande stadsdelar, och blir en del i en stadsväv och en sammanhållen stad. Den sammanhållna stadens kvalitéer återfinns i trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer för boende och besökare, för vistelse, rörelse, arbete och vila.

Programförslaget tar avstamp i de varierande förutsättningar som råder för de olika delarna av programområdet. Mot Årstafältet vävs bebyggelsen samman med bebyggelsen i den nya stadsdelen på fältet, mot Liseberg knyts stadsdelarna samman i ett utvecklat och programmerat grönrums med en samlande funktion. Mot Åbyvägen i nordväst synliggörs Östberga med en ny stadsfront.

I sydost annonserar nya kvarter entrén till området. Förslaget innebär en signifikant ökning av antalet lägenheter och därmed invånare i Östberga. Nybyggnationen möjliggör en komplettering av beståndet med boendetyper och upplåtelseformer av sådant som idag saknas, och befolkningsökningen ger nytt underlag för service i området med möjligheter till utökad samhällsservice och kommersiella lokaler, och bättre kollektivtrafik. I programmet är respektive delområde närmare beskrivet och där ges förslag till utveckling utifrån de lokala förutsättningarna med tanke på topografi, relation till befintlig bebyggelse och dess strategiska läge, de trafikala förutsättningarna, behov av förskolor och närhet till natur och rekreation.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om samrådet och planprocessen

Ett stort antal enskilda boende i Liseberg, bland annat genom Lisebergs villaförening och namnlistor med 137 respektive 60 namnunderskrifter, har synpunkter på att de fick information om samrådet flera dagar efter samrådet börjat och samma dag som samrådsmötet skulle ske. De önskar därför att samrådstiden förlängdes. De framför även att filerna på hemsidan är så stora att de är svåra att ladda ned.

Ett antal enskilda boende, bland annat genom Lisebergs villaförening, framför även att det är dåligt att samrådet var i semestertider. Några efterfrågar protokoll från samrådsmötena och önskar att de fått information och haft dialog tidigare i processen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De vykort som skickades ut till boende i området med information om samrådet förväntades ligga i de boendes brevlådor samma dag som samrådet började, den 7:e juni. Vid samrådsmötet, samt genom kontakter med boende i Liseberg via telefon och mejl har det framkommit att vykorten inte anlände till de boende i Liseberg förrän den 12:e juni, samma dag som samrådsmötet. Detta var väldigt olyckligt, och skapade stor stress och mycket irritation hos de boende. De boende i Liseberg som hörde av under samrådstiden med önskemål om förlängd samrådstid fick detta med minst 2 veckor.

För att kompensera att samrådstiden låg under sommarmånaderna och riskerade att krocka med semestrar förlängdes samrådstiden från de sedvanliga 6 veckorna till 11 veckor.

Några protokoll från samrådsmötena finns inte sammanställda. Samrådsmötena fungerade som tillfällen för boende att träffa olika representanter från staden för att få information och möjlighet att ställa frågor. De som ville lämna synpunkter kunde välja att göra det skriftligt i samband med samrådsmötet, eller under samrådstiden via brev eller mejl.

Det material som beskriver programmet och tillhörande utredningar är rikt illustrerade, vilket leder till tunga digitala filer. Stadsbyggnadskontoret tar till sig av kritiken i att de därmed kan vara svåra att ladda ner, och ser över möjligheter till att skapa mindre filer till godkännandeskedet.

Allmänt om förslaget och utvecklingen av Östberga

Länsstyrelsen ser positivt på att staden tar ett helhetsgrepp och har som målsättning att göra satsningar i befintliga bostadsområden för att invånare i stadens olika stadsdelar ska trivas i sitt område och få en upplevd förbättrad livskvalitet. Programmet ger en bild av stadens övergripande vision för området.

Trafikverket anser att programhandlingarna överlag är tydliga, väl genomarbetade och väl illustrerade, men saknar grafisk kartskala, mer detaljerade uppgifter och analys av befintliga förhållanden.

Stockholm Läns Landsting, trafikförvaltningen är i stort positiva till programmet som lyfter viktiga aspekter av områdets behov av förbättringar, och förslag på hur stadsdelen Östberga på ett bättre sätt kan kopplas ihop med omgivande stadsdelar och med regionen i stort bland annat genom att öka förutsättningarna för en god kollektivtrafik. De anser det som mycket positivt att staden genom förtätning och byggnation av nya bostäder utvecklar och ökar stadskvaliteterna i området genom att satsa på gång- och cykelstråk, offentliga miljöer mötesplatser, samt grönområden och rekreation, och på så sätt bidra till att tryggheten och attraktiviteten i området ökar. De önskar dock en tydligare hänvisning till den regionala utvecklingsplanen RUFS och de regionala förutsättningarna.

Skönhetsrådet är mycket positivt till helhetsgreppet i programmet och den aktiva kopplingen till stadsutvecklingen på Årstafältet. Rådet finner den föreslagna nya skalan riktig och välkomnar den analys som legat till grund för höjdsättningen som en metod att använda också i kommande planprogram. Vid sidan av detta vill rådet betona att det finns flera frågor runt integration som

programmet kan ge skäl att analysera. De anser dock att det finns vissa brister i kartmaterialet som försvårar bedömningen av programmet i detalj, bland annat önskar rådet en övergripande plan med delområden redovisade. De vill även generellt påminna om långsiktigheten i de beslut som fattas och tydliggöra att det är viktigt att en exploatering idag inte får omöjliggöra större förändringar i framtiden, exempelvis genom att omöjliggöra goda kopplingar mot Västberga.

Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till programmets utgångspunkt att förbättra kontakterna mellan Östberga och kringliggande stadsdelar. Även Liseberg och Örby slott ligger relativt isolerade och saknar en del kommersiell service. Genom fler kopplingar mellan stadsdelarna och en viss förtätning ökar kundunderlaget och möjligheterna till fler butiker, liksom mötesplatser och socialt utbyte. Förvaltningen framför att programmet innehåller många kartor som på ett bra sätt illustrerar olika aspekter av programmet. Det som saknas är en tydlig översiktskarta. Den illustrativa plan som finns saknar helt stadsdels och gatunamn, vilket gör det svårt att orientera sig.

Trafikkontoret välkomnar helhetsgreppet som nu för Östberga/Årstafältet södra och att samordningen med Årstafältet intensifieras för att inte missa eventuella synergieffekter. I det fortsatta arbetet ser de gärna att en omvärldsbevakning genomförs, vars syfte är att dra lärdomar av bostadskompletteringar i miljonprogramsområden. De konstaterar även att utifrån det underlag som presenterats att det är viktigt att i tidigt skede i exploateringen tänka på hur belysningen ska utformas.

Rådet för funktionshinder har en redaktionell synpunkt på att dokumentet "Stockholm en stad för alla" borde ha redo visats bland styrdokumentet. Även om tjänstemännen utgått från dokumentet när ärendet skrevs fram ser rådet det som viktigt att dokumentet redovisas för att ge funktionsperspektivet större synlighet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ställer sig positiv till att det genom programarbetet tas ett helhetsgrepp för att stärka de fysiska kopplingarna gentemot omkringliggande områden. Tidsmässigt är det ett strategiskt bra tillfälle att koordinera exploatering i Östberga med den planerade exploateringen på Årstafältet. Försättningsvis ställer förvaltningen sig positiv till stadsbyggnadsprincipen som förespråkar att framtida exploatering ska främja en större mångfald av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, eftersom området idag nästan uteslutande består av bostadsrätter. De planerade studentlägenheterna i centrum är ett välkommet inslag, som kan

bidra till att fler människor rör sig i Östbergas offentliga miljöer under olika tider på dygnet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att programförslaget kan leda till en god stadsutveckling av Östberga, där stadens mål för bostadsbyggande kombineras med miljö och hälsoperspektiv.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att antalet bostäder i programmet är cirka tre gånger högre än det politiska uppdraget inför programmet. De anser att programförslagets bebyggelsevolym därmed tar utgångspunkt i det att tunnelbanan på sikt kommer etableras i Östberga. Det innebär en relativt hög exploateringsgrad och möter det bostadsbyggande som förväntas av kommunen som motprestation i överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen. Trots en relativt hög exploatering anser förvaltningen att ytterligare bostäder i viss utsträckning bör kunna prövas inom programområdet. Vid Sjöholmsvägen parallellt med Huddingevägen bör t ex nya bostäder kunna uppföras.

Samfundet St Erik anser att strukturplanen ger möjligheter att bryta Östbergas isolering, samt att tillskapa 2500 nya lägenheter i området och därmed utnyttja potentialen i den kommande tunnelbanestationen. De anser att programmet är genomarbetat på en strukturell nivå och har ett pedagogiskt upplägg.

Styrelsen i *BRIEF (Bostadsrättsägarnas intresseförening)* framför att generellt är de boende i Östberga positivt inställda till de förslag som presenterats.

Stor Stockholm koloniträdgårdar framför att Staden under en lång följd av år haft olika pågående planarbeten som omfattat Årstafältet och Östberga. Först beslöts att hela Årstafältet skulle bevaras som en landskapspark varvid den första åtgärden var att anlägga ett koloniområde. Hela denna plan upphävdes innan genomförandetiden löpt ut vilket drabbat koloniområdet på ett mycket otillfredsställande sätt. I de nu pågående planärendena försöker staden reparera denna inkonsekventa och ytterst osympatiska hanteringen av de drabbade koloniträdgårdsmedlemmarna genom att flytta området till andra sidan av fältet. Även detta planförslag är en fortsättning på den kraftigt förändrade inställningen till hur Årstafältet och angränsande bostadsområden skall utformas och vilka naturvärden, kulturella och sociala värden som skall skyddas.

Flera enskilda boende är positiva till att Östberga utvecklas som helhet, men har synpunkter kring specifika områden vilka redovisas senare i detta dokument under respektive tema och område.

Flera enskilda boende ifrågasätter programhandlingens utredningar och analyser. Någon enskild boende anser att förslaget saknar en trovärdig konsekvensanalys.

Flera enskilda boende ger förslag att man bör bygga på andra platser i första hand, som exempelvis Årsta partihallar, Bromma flygplats

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programmets idéer ska bidra till ökade stadsqualiteter och skapa en mer sammanhållen stad med tryggare och mer tillgängliga offentliga miljöer som är lätta att orientera sig i. De nya bostäderna ger underlag för lokal handel och service och bidrar till trygga miljöer. Bostadsutvecklingen ska bredda variationen i upplåtelseformer och boendeformer för att skapa en blandad stad. Programmet innehåller totalt ca. 2500 bostäder. Det visar hur offentliga platser inom området rustas och utvecklas och lyfter fram Lisebergsparken som ett sammanhållande parkstråk.

I programmet föreslås en utveckling av Östberga genom att tydligare koppla samman Östberga med intilliggande stadsdelar. Genom att komplettera med nya funktioner som skola bad och bibliotek utökas services i området och de nya målpunkterna bidrar till nya mötesplatser i området.

Den centrala delen av Östbergabackarna förbi torget utvecklas tydligare till ett stadsstråk som i förlängningen binder samman Älvsjö och Årsta. I samband med nya bostäder kompletteras den offentliga miljön med inbjudande mötesplatser, park och natur, lek och rekreation, nya bostäder av många sorter samt en effektiv och nära kollektivtrafik.

Stockholm stad växer och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver befintliga områden förtätas och nya bebyggelseområden utvecklas vilket måste och kommer att ske inom alla stadsdelar i Stockholm. Både den förra och den nuvarande översiktsplanen för Stockholm pekar ut Årstafältet som ett område för innerstadens utvidgning och ett omvandlingsområde.

I programmet föreslås fler bostäder än vad som antogs i start PM, vilket tills stor del beror på att programområdet utökats något under programarbetets gång för att bättre kunna arbeta med gränsområdena till intilliggande stadsdelar.

Sedan samrådet har ett par förutsättningar ändrats. Stockholm stad har skaffat sig möjligheter att förfoga över marken inom Postgården 2:1 och 4:1, som ligger i direkt anslutning till programområdet. Beslut om att ingen tvärbana skall dras genom Årstafältet har resulterat i att den Västra huvudgatan i Årstafältet ges en något ändrad dragning. Dessa omständigheter ger nya förutsättningar i de nordöstra delarna av programområdet, och en ny struktur för denna del arbetas fram under våren 2018. Under 2018 vann stadens nya översiktsplan laga kraft bla med ett nytt fokus på urbana stråk, vilket skall redovisas i programhandlingen.

De styrdokument som hänvisas till i samrådshandlingen är de som ligger till grund för programarbetets uppkomst och bakomliggande strategier. Därutöver finns ett stort antal dokument som på olika sätt fungerar som styrdokument och kunskapsunderlag för planeringen. RUFS (den regionala utvecklingsplanen) har legat till grund för stadens översiktsplan, och de delar som är relevanta för programarbetet bedöms ha hanterats där.

Efter genomförda bearbetningar avser stadsbyggnadskontoret återkomma med ett bearbetat program med förslag att programmet godkänns som underlag för fortsatt detaljplanering. De kartor som upplevt som otydliga med avsaknad av gatunamn och liknande föreslås förtydligas till programmets godkännandehandling.

Arkitektur och gestaltning

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att programmets förslag och krav på entréer mot gatan och aktiva bottenvåningar i tillkommande bebyggelse är positivt, eftersom graden av fasadkontakt mot Östbergas gaturum idag är mycket låg. Utformning av balkonger såväl som placering och disponering av parkeringsytor är exempel på andra aspekter som bör bidra till en ökad trygghet, genom att boende och besökare som rör sig i stadsmiljön upplever att de kan bli sedda av sina medmänniskor. Krav på att detta efterlevs bör ställas redan i markanvisningsskeden för att säkerställa att framtida exploatering bidrar till en positiv utveckling och ökad trygghet i området.

Samfundet St Erik önskar att planförslaget omstuderas med avseende på mötet mellan ny och befintlig bebyggelse. De anser vidare att den nya stadsdelen Årstafältets planmotiv, bebyggelsestruktur och skala alltför ensidigt prioriteras i planprogrammet. Konsekvensen för Östbergahöjdens vidkommande riskerar att bli negativ, då ett oförmedlat och programmatiskt möte

skapas mellan en tät och storskalig kvartersstruktur och den ljusa och luftiga lamellhusplanen. Vad gäller Gamla Östberga utgör de kompletterande punkthusen i öster en positiv utveckling

Samfundet St Erik anser att förslagen för kompletteringsbebyggelse längs Östbergahöjdens lokalgator ger en bra grund för utveckling av en mer komplex och levande stadsmiljö, och omskapar i de flesta lägen inaktiva gaturum som idag domineras av parkeringsplatser.

Flera enskilda boende tycker att den nya bebyggelsen i vissa delar blir för hög vilket riskerar orsaka insyn, skuggning osv. gentemot befintlig bebyggelse. I Liseberg framförs synpunkten att flerbostadshus är ett främmande inslag i villa/radhusområdet.

Någon enskild boende framför att det är bra med mer stadskänsla med slutna kvarter/innegårdar mot Östbergavägen.

Enskilda synpunkter:

- ”Vi ser positivt på byggnation, men lägre hus som binder ihop området.”

Byggnadshöjd, skala

Länsstyrelsen framför att om man i kommande planförslag möjliggör för nya byggnader som är högre än 20 meter behöver kommunen i ett tidigt skede samråda med Luftfartsverket, och vid högre än 45 meter även med Försvarsmakten.

Skönhetsrådet finner den föreslagna nya skalan riktig och välkomnar den analys som legat till grund för höjdsättningen som en metod att använda också i kommande planprogram.

Stadsmuseet vill understryka att det måste vara befintlig byggnadshöjd som ska vara styrande för nya hushöjder utmed Östbergabackarna. Den bebyggelse i 4-5 våningar som föreslås i programmet ser ut att i praktiken innebära att nya byggnaderna får en högre takfotshöjd än 1960-talsbebyggelsen. Museet anser att anpassning bör ske till det lokala sammanhanget, och till Östbergahöjdens viktiga och bevarade siluett.

Stadsmuseet delar programmets bedömning att det kan finnas potential för kompletteringsbebyggelse på markparkeringar inom Östbergahöjden. Ett bebyggande av alla utpekade parkeringar skulle dock innebära olämplig förtätning av stadsdelen med negativa effekter på befintliga kvaliteter, inte minst när det gäller

stadsplanens luftighet och anpassning till topografi och grönska. Eventuell ny bebyggelse bör anpassas till omgivningen när det gäller skala och höjd, på det sätt som stadsdelens kompletteringsbebyggelse från tidigt 2000-tal är. Museet bedömer dock att någon ny bebyggelse på befintliga gårdar, eller påbyggnader av existerande hus, inte kan komma på fråga. Det skulle innebära en kraftig förändring av bebyggelsens och stadsplanens enhetligt tidstypiska karaktär och dessutom påverka siluetten på ett för upplevelsen mycket negativt sätt.

BRIEF framför att den synpunkt som så gott som samtliga som hört av sig nämnt först är att inte bygga en barriär med höga hus som blir som en mur mellan Östberga och Årstafältet! För höga hus som ligger längsgående utmed Östberga snarare avgränsar Östberga från Årstafältet än bygger ihop delarna. Husen bör inte vara högre än 3 våningar och ligga i väderstreck väst/östlig riktning. Detta för att öppna upp mot fältet. Husens utformning måste följa topografin, d.v.s. sluttande ner från Östberga mot Årstafältet, detta för att öppna upp mot fältet.

- För höga hus som ligger längsgående utmed Östberga snarare avgränsar Östberga från Årstafältet än bygger ihop delarna.

Flera enskilda boende anser att den nya bebyggelsen inte bör vara högre än befintlig bebyggelse, och några nämner också just Östberghöjdens siluett som viktig att värna, vilket de anser riskerar att försvinna med den höga bebyggelsen som föreslås rama in Östberghöjden.

Enskilda synpunkter:

- Det är bra att det byggs, MEN kvarteren ligger för tätt, alla grönytor (förutom bergen) försvinner. Ta bort några kvarter. Ju fler människor som bor här, desto större grönytor behövs, inte mindre.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den nya bebyggelsen kommer utgöra ett värdefullt komplement till den befintliga som har sitt ursprung i miljonprogramseran. Den nya bebyggelsen föreslås anpassa sig till de stråk och parkrum som löper genom området idag, men erbjuder en kompletterande struktur i form av nya bebyggelsetypologier. Planmotivet är att främja stadsliv genom att vända entréer, fönster och balkonger mot gatorna, arbeta med en tydlighet kring privata, semi-privata och offentliga rum och erbjuda bostäder till fler invånare som möjliggör ett större underlag för ett levande stadsliv och centrum.

Bebyggelsen skall också utformas till att ha en sammanlänkande funktion, mot nya bebyggelsekvarter och mot de parkrum som de ansluter mot.

Skalan föreslås möta den befintliga bebyggelsen längs Östbergabackarna på Östbergahöjden med lägre volymer i fyra-fem våningar, för att sedan öka i våningsantal i mötet mot den nya bebyggelsen som kommer vid Årstafältet, samt de stora landskapsrummen längs Åbyvägen och mot parken vid Årstafältet. I de delar där ny bebyggelse möter befintlig i Liseberg och Tussmöteshöjden kommer inpassningen av de nya volymerna med vidare studier av utformning och placering med hänsyn till skuggning och insyn, vara en viktig del i det fortsatta detaljplanearbetet.

Det nära mötet mellan ny och befintlig bebyggelse studeras närmare under detaljplaneskedet för att på bästa sätt uppnå en sammanlänkande struktur. Eventuella kompletteringar på befintlig kvartersmark utreds i de fall intresse finns hos fastighetsägare/tomträttsinnehavare och det då blir aktuellt.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen skriver att trots att man i områdesanalysen redovisat områdets historia och de kulturhistoriska värdena på ett utförligt sätt så kan man inte se hur dessa har integrerats i planarbetet och tagits omhand i planen, t.ex. redovisas inte kulturmiljövärdena när de olika delområdena beskrivs. Konsekvensanalysen är kort och generellt hållen. Där anges att det finns höga kulturmiljövärden och att dessa på många sätt kommer att påverkas av programmet förverkligande. De framför att det hade varit önskvärt med en tydligare redovisning av vilka överväganden som gjorts och varför det inte är möjligt att i större utsträckning ta hänsyn till de kulturhistoriska värden som identifierats i områdesanalysen.

Älvsjö stadsdelsnämnd är mycket tveksam till att bebygga Kvarnbacken, som är en kulturhistorisk miljö mellan Julitavägen i Örby slott och Sjöholmsvägen i Östberga. En fornlämning finns kvar i form av en kvarngrund, vilken dock inte är markerad i programmet. Över Kvarnbacken passerar den gamla Göta landsväg. I Älvsjö parkplan anges att områdets höga kulturhistoriska värden ska värnas liksom dess funktion som bostadsnära natur för rekreation och naturlek med utsikt över omgivningen. Parkplanen beskriver också platsen som en mycket viktig och värdefull tillgång som ger besökarna en historisk förståelse för landskapet som Göta landsväg gick igenom på väg mot staden. Förslaget att bebygga den innebär att den unika upplevelsen av den kulturhistoriska miljön försvinner då mer än halva kullen tas i anspråk av byggnader och förskolegård. Även om en utsiktsplats föreslås på den del av kullen

som blir kvar så försvinner en stor del av naturupplevelsen och vistelsevärdena när man befinner sig precis intill ett fyravåningshus.

Stadsmuseet ser positivt på programmets grundläggande syften, och bedömer att de vägledande stadsbyggnadsprinciperna är relevanta och välformulerade. I relation till områdets kulturhistoriska värden är det positivt att ny bebyggelse invid Östbergabackarna och i vissa andra känsliga lägen anpassas till höjd och begränsas i variationer. I de delar som beskriver programmets syften och mål berörs dock de befintliga kulturhistoriska värdena mycket lite, liksom förhållningssättet till dessa värden. Detta bör förtydligas så att bärande kvaliteter i äldre stadsplaner kan få en roll också i den nya utvecklingen av Östberga, där kulturmiljön bidrar till en långsiktigt hållbar struktur.

Stadsmuseet tycker det är bra att programmet lyfter de offentliga rummen, liksom att man framhåller grönmiljöernas värden. Delar av förslaget bedöms kunna förverkligas utan att kulturhistoriska, landskapliga och stadsbildsmässiga värden påverkas negativt. Delvis sker en förbättring av t.ex. tillgängliggörande, liksom en utveckling av inre parkstråk. De vill dock mana till försiktighet gällande programmets syfte att "omprogrammera" de offentliga rummen till innehåll och utformning. I synnerhet när det gäller de gröna ytorna, park- och gångstråken, samt parkleken Backen. De stora kulturhistoriska värdena här kräver utredningar av de individuella platserna ur kulturhistorisk synvinkel innan fortsatt detaljplanering.

Stadsmuseet konstaterar att den föreslagna utbyggnaden medför betydande förändringar i befintlig stadsväv. Stadsmuseet bedömer att de största riskerna med programmets nuvarande utformning och höga exploateringsgrad är den kraftiga decimeringen av befintliga grönmiljöer och den nya bebyggelsens ibland bristfälliga anpassning till platsens befintliga kvaliteter och kulturhistoriska värden.

Stadsmuseet anser att programmets nya bebyggelse på flera ställen har ett alltför dominant förhållningssätt i mötet med topografi och grönska, liksom Östbergahöjdens silhuett, rester av det historiska odlingslandskapet och platsens tydligt avläsbara bebyggelseutveckling. Mot öster tillkommer täta och storskaliga storgårdskvarter som bitvis blockerar kopplingen mellan Östberga och Årstafältet. Östbergas stadsplanemönster med stadsdelsavskiljande gröna stråk, grundad i Stockholmsstilen, försvinner till stora delar som sammanbindande element.

Brännkyrka hembygdsförening lyfter fram vikten av att gatunamnen ges ett historiskt värde som speglar den kulturmiljö som finns i området. Tyvärr har den möjligheten inte använts i samband med namngivningen i nya Älvsjöstaden. De bistår gärna med förslag på gatunamn som har ett kulturhistoriskt värde och speglar områdets historia.

Brännkyrka hembygdsförening framför även i relation till programmets fokus på sociala frågor att ta till vara vår kulturhistoria och arv är i högsta grad en social fråga som är direkt kopplad till människors välbefinnande och kunskapsutveckling.

Älvsjö Miljöråd anser att idén att bebygga Kvarnbacken strider mot stadens eget miljöprogram. Miljörådet har tittat på Kvarnbacken och grönstråken utmed Göta landsväg, ett kulturhistorisk särskilt värdefullt område i direkt anslutning till Göta landsväg och anser att det finns mycket starka kulturhistoriska skäl för att inte bebygga platsen.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Östberga byggdes under två större etapper. I slutet av 50-talet uppfördes Gamla Östberga med långa parallella husrader på tre-fyrvåningshus utmed en ringgata som löpte runt området. I områdets inre bildades ett mycket stort parkrum, kallat Stamparken. I slutet av 60-talet uppfördes Östbergahöjden som en del av miljonprogrammet i en trafikseparerad struktur med fritt vinkelrätt liggande lameller med genomsläppliga gårdsrum. Byggnaderna angörs från markparkeringar. I början av 2000-talet kompletterades Östbergahöjden med några mindre punkthus. Bebyggelsen i Östberga är väldigt homogen och tidstypisk. Flera av de då ledande stadsbyggnadsgreppen manifesteras fortfarande i den nuvarande strukturen, där gatorna endast är till för bilar, gårdar är genomsläppliga och utformningen är sammanhållen med en på gränsen monoton arkitektur. Strukturen riskerar att bidra till otrygghet, otydlighet och är i delar svårorienterad. Ny bebyggelse bör därför möta upp gatan med entréer, balkonger och fönster för att öka synlighet och trygghet, nya gårdsrum utformas med en tydligare avskildhet från det offentliga för att uppmuntra till vistelse och motverka otydlighet kring hur ytorna kan nyttjas. En variation i arkitekturen underlättar orientering på platsen och bidrar till platserns olika identitet och kvalitéer. Att komplettera bebyggelsen i Östberga idag innebär ett bryt med miljonprogramerans struktur, och den nya bebyggelsen kommer minska kulturhistoriska värden på platsen genom att ursprungstankarna blir mer svårlästa.

För att knyta Östberga tydligare mot omgivande stadsdelar, särskilt de nya kvarteren vid Årstafältet, så föreslås även stora delar av de stadsdelsavskiljande grönområdena bebyggas. Detta för att skapa en sammanhängande bebyggelsestruktur som ger befolkade och kopplade miljöer i syfte att bryta Östbergas geografiska isolering. De östra delarna av programmet mot Årstafältets park föreslås till godkännandehandlingen få en något reviderad struktur för att på ett känsligare sätt beskriva områdets topografi.

Förhållningssätt till befintlig bebyggelse skall förtydligas i godkännandehandlingen till programmet.

I den växande staden behöver vi se på platser på nya sätt, och gamla odlingslandskap blir nya kvarter och parker i nya miljöer. Med en vetskap om de kulturmiljövärden som finns på platsen behövs en varsamhet i utformningen av parkrummen, men stadsbyggnadskontoret ser även behov av en programmering som uppmuntrar till vistelse och aktivitet.

Den föreslagna bebyggelsen längs Kvarnbacken i förlängningen av Sjöholmsvägen syftar till att fysiskt länka Östbergas två delar, Gamla Östberga och Östberga höjden.

Med respekt för de kulturhistoriska värden som finns vid Kvarnbacken ser stadsbyggnadskontoret ändå att bebyggelse kan prövas i förlängningen av Sjöholmsvägen. Den föreslagna förskolan vid Kvarnbacken utgår och lokaliseras på annan plats.

Namngivning av gatunamn är inget som berörs på programnivå.

Fornlämningar

Länsstyrelsen framför att områdesanalysen behöver kompletteras så att även fornlämningar ingår.

Skönhetsrådet anser att fornminnet och en tydligare plan för dess pedagogiska tydliggörande som värdefull för lokalmiljö och hembygds känsla bör fogas till remissunderlaget redan nu.

Älvsjö miljöråd framför att det finns en fornlämning på Kvarnbacken som inte markerats i programmet.

Landskapsbild/ stadsbild

Samfundet St Erik önskar en bättre inarbetning av befintliga landskaps- och kulturvärden. De vill understryka de många landskapliga värden som är kopplade till den skogbevuxna landformen som utgörs av Hemskogen och dess fortsättning i Kvarnbacksskogen. Ur stadsbildssynpunkt utgör siluetten ett stort identitetsskapande värde från den kommande stadsdelsparken. Skogen utgör även ett viktigt och uppskattat strövområde som länkar de närliggande stadsdelarna. Även ur denna aspekt innebär

förslaget både en okänsligt murlik inramning av Östbergahöjden och avskärmning av Årstafältets kommande stadsdelpark.

Flera enskilda boende framför kritik mot att föreslagen bebyggelse i programmet inte passar in i omgivningarna och kommer ha negativ påverkan på stads- och landskapsbild.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De kulturmiljövärden som finns på platsen är både kopplade till äldre tiders odlingslandskap och bosättningar.

Programförslaget tar fasta på några av fornlämningarna, där gravfältet Brännkyrka 27:1 längs Göta landsväg kulturmiljövärden föreslås lyftas fram och tydliggöras.

Övriga fornlämningar finns beskrivna i den arkeologiska utredningen. De fornlämningar som berörs av byggnation kommer hanteras enligt gängse process i samråd med Länsstyrelsen.

Den bebyggelse som föreslås vid Årstafältet och Kvarnbacken föreslås bearbetas till godkännandehandlingen för att tydligare följa landformen och beskriva topografin på platsen.

Parker och grönområden

Skönhetsrådet framför att förtätningen i den gröna kransen runt området kan skapa goda kopplingar genom programmering, förstärka outnyttjade ytor, rusta vegetation och ytor men bör inte överexploatera de värdefulla gröna ytorna, tränga undan lekplatser eller förstärka och de befintliga gränserna mot Liseberg.

Trafikkontoret anser att baserat på det ekologiska värdet bör det vara den öst-västliga kopplingen som redovisas och ges möjlighet att utvecklas. I programmets strukturplan föreslås en nord-sydlig grönkoppling längs med Göta Landsväg med avsaknad av natur söderut samtidigt som det i underlagsrapporterna föreslås en öst-västlig koppling med sammanhängande grönstruktur med höga värden.

Trafikkontoret framför att tillgängligheten till den befintliga utsiktsplatsen i Kvarnbacksskogen kan komma att påverkas av den föreslagna bebyggelsen, varför kontoret välkomnar kompletterande åtgärder att säkerställa tillgängligheten.

Trafikkontoret framför att föreslagen placering av skola och förskola i en brant norrlutning kan komma att påverka tillgängligheten negativt. Även intrång och påverkan på den värdefulla naturmarken är negativ. Kontoret rekommenderar att både tillgänglighet och eventuell grönkompensation ses över i det fortsatta arbetet. I anslutning till förskolans tomt föreslås befintlig

naturslänt omvandlas till park med lekplats. Platsen ligger intill brant norrsluttning med risk för skuggig lekpark, varför en alternativ plats bör studeras.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd efterfrågar att Enskede-Årsta-Vantörs parkplan används som underlag i arbetet med att utveckla mötesplatser, park och natur samt lek och rekreation.

Samfundet St Erik noterar att fokus på de två föreslagna stråken, det urbana och det gröna stråket, skapar kvaliteter och kopplar samman Liseberg med det nya Årstafältet. Den interna parkstrukturen i söder med Lisebergsparken och det grenande stråket mot parkleken Backen påverkas dock mycket negativt av den föreslagna bebyggelsen längs anslutande gator. Här anser Samfundet att bebyggelsen måste minskas i volym och kraftigt dras tillbaka från grönstråken för att inte riskera att soliga sydvästvända tall- och ekmiljöer ersätts av bebyggelsefronter. De önskar att exploateringen inom ramen för grönstrukturen minskas.

Samfundet St Erik anser att planen betonar och fullföljer Årstafältets storskaliga nya bebyggelse på bekostnad av Östbergas kontakt med den kommande stadsparken. Om Årstafältets stadsdelspark ska bli en attraktion och målpunkt för omgivande stadsdelar, inte minst Östberghöjden, måste de gröna stråken utvecklas och breddas. Detta gäller inte minst området kring Götalandsvägen.

Samfundet St Erik anser att kopplingen med Hemskogen måste stärkas med den föreslagna gång- och cykelbron.

Stor Stockholm koloniträdgårdar anser att den täta stadens invånare även behöver gröna odlingsområden med koloniträdgårdar nära inpå de nya bostadsområdena och listar i sitt yttrande ett antal punkter över den samhällsnytta som koloniträdgårdarna utgör i staden. Med hänvisning till den allt större efterfrågan av mark för egna trädgårdar och odlingar inom tätortsområdena under beteckningar som stadsodling, odlingslotter, fritidsträdgårdar, koloniträdgårdar, anser de att staden i samband med all planering av nya bostadsområden måste överväga att avsätta lämpliga markområden för sådan upplåtelse. Det kan behöva utarbetas en policy för hur staden i framtiden skall skapa goda förutsättningar för fler invånare att få möjlighet att odla och verka i en egen trädgård nära sitt bostadsområde.

Planförslaget saknar även helt en beskrivning av koloniträdgårdarnas och fritidsträdgårdarnas betydelse för

ekosystemen i staden och för invånarnas möjligheter till friskvård och rekreation.

Vi befarar även att de nya bostadshusen närmast Östbergavägen kan påverka förutsättningarna för att bedriva odlingsverksamhet i det nya koloniområdet på Årstafältet. Det är viktigt att utreda hur dessa hus påverkar växtligheten och odlingsförutsättningarna för den nya parken och det nya koloniområdet på Årstafältet.

Älvsjö miljöråd anser att trots ett ambitiöst programarbete med Östberga saknas mycket av vad som skulle kunna kallas ”Drönanalys”, ett ovanifrånperspektiv som mycket tydligt skulle visa på programmets svagheter där man missar det omfattande exploateringstryck som pågår runt programområdet och som direkt påverkar och försämrar viktiga ekologiska samband.

De framför att det främst handlar om den redan mycket svaga gröna förbindelselänken mellan Solbergaskogens livsmyster över till just Liseberg och Östberga via Västberga gravplats. De menar att på denna sida av stambanan (Solberga, Älvsjö, Långbro) pågår flera stora projekt som försämrar och försvagar de naturliga länkarna som alla behövs för att upprätthålla arternas mångfald i områdena. Förlusten av grönområden och träd inom kommunen är nu av den omfattningen att detta måste analyseras och bevakas i vad vi här kallar ett ”drönanalysperspektiv”.

Programmet stora svaghet är att man inte klarar av att dra rätt slutsatser av de analyser och inventeringar som utförts. Ansvariga handläggare konstaterar att flera viktiga ekologiska värden påverkas negativt av den föreslagna förtätningen och exploateringen men detta konstaterande leder inte till slutsatsen att exploateringstrycket måste anpassas och göras mindre hårt om de ekologiska sambanden skall kunna upprätthållas. Det är en avgörande viktig fråga här eftersom grönstrukturen och kontakten med intilliggande områden redan är mycket försvagad!

Älvsjö Miljöråd har vidare kommentarer kopplade till Miljöprogrammet:

- Vid stadsutveckling ska ekosystemtjänster främjas för att bidra till en god livsmiljö, men stadsutvecklingen kommer innebära stora ingrepp på befintliga naturvärden som fortsatt inte kan främja ekosystemtjänster.
- Staden ska ha en livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald. - analysen i programmet har stora brister. De för arterna så viktiga ekologiska sambanden försvagas och

fragmenteras ytterligare vid hård exploatering som förordas i programmet!

- Stockholmarna ska ha god tillgång till parker och natur med höga rekreations- och naturvärden. - om detta skall gälla måste exploateringen av Kvarnbackens välbesökta och omtyckta kulturmiljö helt avslås.
- Varje stadsdel ska planeras för god stadsmiljö. Kvarnbacken är ett omtyckt stråk med många besökare som slår sig ner på berget för picknick eller fika.
-

Många enskilda boende är kritiska till att grönområden försvinner både som områden som används för lek, promenader, pulkabackar osv., men också som ger luft, grönska och har stora naturvärden inte bara för människan, men även djur och natur.

Flera enskilda boende framför synpunkter kring specifika områden som Tussmöteshöjden, stråket längs Åbyvägen, Lisbergsparken osv. Dessa redovisas mer under de olika delområdena senare i detta dokument.

Enskilda synpunkter:

- ”Tråkigt, det blir inte mycket luft och grönska kvar i området.”
- ”Förstör inte vårt fina gröna Östberga”
- ”Skulle ni vilja bo där man bygger bort allt grönt?”
- Ta vara på grönytor och bergknallar

Naturmiljö

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att programförslaget redovisar att föreslagen bebyggelse kommer att påverka befintliga naturvärden. Att det inom hela programområdet, och inte bara för södra Årstafältet och Kvarnbäcken, finns höga naturvärden har visats genom naturmiljöutredningar inom ramen för programarbetet. För att begränsa påverkan och följa det politiska uppdraget om visad hänsyn, anser förvaltningen, att lösningar ska sökas som innebär att ekologiska funktioner kan behållas och även förstärkas samtidigt som ny bebyggelse uppförs. Förvaltningens uppfattning har stöd i stadens miljöprogram för mål om stadens biologiska mångfald. För att möjliggöra detta krävs, enligt förvaltningen, att individuella och lokala bedömningar görs i det fortsatta detaljplanearbetet och vid markanvisning. Ny bebyggelse bör inbegripa ställningstaganden såsom bästa utformning och lokalisering, att minimera intrång i naturmark som även inkluderar hänsyn vid byggande (byggarbetsplatsens ytbehov), samt att kompensera där intrång nödvändigtvis måste ske.

I programhandlingen finns ett väl utvecklat avsnitt om ekosystemtjänster (EST) och förvaltningen bedömer att hänsyn kan delvis tas till befintliga EST och nya kan skapas. För ianspråktagen mark bör en grönytefaktor (GYF) implementeras både för kvartersmark och allmän platsmark. Utgångspunkten för lokal bedömning av ny bebyggelse i förhållande till naturvärden mm bör vara de inom projektet framtagna underlagen för naturmiljö, samt rapporten ”Ekosystemtjänster i stadsplanering” (C/o City, 2014).

Grönytor och rekreation

Älvsjö stadsdelsnämnd är mycket positiv till förslaget att öppna upp parkstråket mellan Liseberg och Östbergahöjden och utveckla det till en stadspark med fler aktivitetsytor och mötesplatser.

Förvaltningen tycker det är mycket positivt att det innehåller aktiviteter för olika åldrar, och möjlighet för invånarna i de olika stadsdelarna att mötas. Det finns ett behov att skapa mötesplatser för ungdomar. Förslaget att utveckla platsen kring Lisebergs bollplan och det befintliga utegymmet med platser att sitta och mötas är bra. Platsen skulle också kunna kompletteras och kombineras med en mindre anläggning för street skate. Det behöver också skapas parkmiljöer i dalgången som tilltalar äldre, inte minst då Blomsterfonden har ett stort äldreboende i Liseberg intill. Det kan handla om en tillgänglighetsanpassad miljö med fina planteringar, trevliga sittplatser och eventuellt vattenspel. En hundrastgård är också något som har efterfrågats. Det är positivt att programmet innehåller förslag på lämpliga pulkabackar, vilket ofta glöms bort.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ställer sig positiv till programmets förslag om att skapa konst som kan vara del av olika lek-, aktivitets- eller spontanidrottsytor och vill gärna involveras i eventuella processer kring detta.

Stadsmuseet anser att en försiktig utveckling av Östbergas större parkrum är positivt, men måste ske med stor hänsyn till befintliga värden. Särskilt viktiga är de delar som pekades ut i områdesprogrammet för Östberga; Stamparken, parkstråken i Östbergahöjden samt gångvägspolierna. Lisebergsparken är en känslig miljö där förändringar måste vara anpassade till platsens välgestaltade karaktär med äldre kulturlandskap och stadspark från sent 1900-tal.

Stor Stockholm koloniträdgårdar efterfrågar en beskrivning av koloniträdgårdarnas och fritidsträdgårdarnas betydelse för

ekosystemen i staden och för invånarnas möjligheter till friskvård och rekreation. Vidare anser de att betydligt mer markområden måste avsättas för odling i koloniträdgårdsform för att möta kommande efterfrågan och behov av odlingsytor för alla invånare som så önskar. De menar att det kan behöva utarbetas en policy för hur staden i framtiden skall skapa goda förutsättningar för fler invånare att få möjlighet att odla och verka i en egen trädgård nära sitt bostadsområde. De är kritiska till att man i planförslaget framför det som positivt att man tillfälligt kan anordna odlingslotter på en för tillfället inte bebyggd mark. De vänder sig kraftigt mot att betrakta trädgårdsodling i stadsmiljön som tillfälliga aktiviteter som lätt kan tas ifrån invånarna. Av den anledningen anser de även att de illustrerade "odlingslotter / odlingsplatser" (sid 42 och 43) i förslaget skall utgå och istället göras om till en permanent fritidsträdgård enligt den i Stockholm avtalade modellen i ett lämpligt läge.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utvecklingen i Östberga är del i en stadsutveckling som pågår inom staden, där målet är att bygga 140 000 bostäder till 2030. Då staden växer, inte genom att expandera utåt, utan genom att förtätas inom stadens gränser, innebär det förändringar i de strukturer vi idag känner.

De ytor som finns tillgängliga för bebyggelse vid Östberga idag är gröna, med varierande rekreativa och ekologiska värden.

Det är en viktig kvalitet att ha tillgång till attraktiva gröna rum, och i programhandlingen föreslås flera parkrum med olika karaktär bevaras och utvecklas.

Under programarbetet gjordes avvägningar för att möjliggöra ny bebyggelse som kan bidra med fler bostäder och större underlag för service och som kan möta offentliga rum med fasader för ökad trygghet. Till stadsutvecklingen hör även att se till att det finns tillgång till, och en attraktiv programmering, av de offentliga rummen.

Genom området går ett diagonalt spridningssamband mellan Hemskogen och vidare mot Solberga. Bebyggelse föreslås i kanten av detta stråk, vilket påverkar det negativt, men genom medveten placering byggnadsvolymer och arbete med ekosystemtjänster så bedöms spridningssambandet fortleva.

Individuella och lokala bedömningar kommer behöva göras i det fortsatta detaljplanearbetet och vid markanvisning. Ny bebyggelse bör inbegripa ställningstaganden såsom bästa utformning och lokalisering, att minimera intrång i naturmark som även inkluderar

hänsyn vid byggande (byggarbetsplatsens ytbehov), samt att kompensera där intrång nödvändigtvis måste ske.

Lokalt, exempelvis söder om Östbergavägen samt mot Åbyvägen i norra delarna av dalgången mellan Liseberg och Östberga, finns naturvärden som kommer påverkas negativt av nybyggnation. Dessa naturvärden skall ytterligare förtydligas i programhandlingen så att så stor hänsyn som möjligt kan tas till dessa värden under den fortsatta detaljplaneringen.

Då staden snabbt förtätas finns anledning att lyfta blicken och arbeta med konsekvensanalyser över större områden än vad som ryms inom ramen för enskilda program eller detaljplaner. Detta är ett strategiskt arbete som stadsbyggnadskontoret allt mer kommer behöva bedriva.

Inom ramen för programarbetet föreslås ingen ny plats för koloniträdgårdar. Däremot kan, som ett led i arbetet med ekosystemtjänster för att främja rekreativa, ekologiska och stödjande tjänster, möjlighet för odling inom kvartersmark utredas där så är lämpligt. På senare år har vertikal odling och takodling utvecklats som komplement till de mer traditionella odlingsytorna på marken.

Den stadsodling som boende i Östberga tagit initiativ till betraktas av stadsbyggnadskontoret inte som ett substitut till kolonilotter, utan som ett välkommet initiativ till att skapa en plats som bidrar både med grönska och gemenskap och dessutom i detta fall omvandlar en nedbrunnen tomt till en gemensam samlingsplats i väntan på en ny användning på platsen. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på detta initiativ som även kan bli aktuellt på andra plaster för att möjliggöra odling på kort eller lång sikt.

Det fortsatta arbetet med att utveckla parkstråk kommer ske i samverkan med andra förvaltningar.

Ingen bostadsbebyggelse föreslås i backens parklek.

En gång-och cykelbro lyfts som en möjlighet som lyfts i programmet, men denna fråga behöver utredas ytterligare.

Offentliga rum

Centrumstråket

Trafikkontoret framför att föreslagna åtgärder för att attrahera och stärka det som omväxlande kallas Centrumstråk och Huvudstråk

inte är tillräckliga, varför kontoret önskar att ytterligare åtgärder ses över i det fortsatta arbetet.

Lisebergsparken och dalgången

Trafikkontoret välkomnar Lisebergsparken som en starkare målpunkt. Det finns däremot utmaningar med att utveckla den till en fungerande nod med gröna terrasser då det i området är stora höjdskillnader med få målpunkter både i Liseberg och på Östbergahöjden.

Trafikkontoret ser gärna att dalgången mellan Östberga och Liseberg är en resurs att förädla till ännu en mötesplats för rekreation, samtidigt som funktionen som ekologiskt grönt samband bibehålls. I den norra delen av dalgången föreslås ny bebyggelse som ansluter till sluttning. Ny bebyggelse i liknande lägen är att det i bottenvåningen kan komma att tillskapas garageplan eller en hög sockel. Om så är fallet kan rekreation, trygghet och den viktiga sammanhängande naturkopplingen komma att påverkas negativt.

Älvsjö stadsdelsnämnd är mycket positiv till förslaget att öppna upp parkstråket mellan Liseberg och Östbergahöjden och utveckla det till en stadspark med fler aktivitetsytor och mötesplatser. Förvaltningen tycker det är mycket positivt att det innehåller aktiviteter för olika åldrar, och möjlighet för invånarna i de olika stadsdelarna att mötas. Det finns ett behov att skapa mötesplatser för ungdomar. Förslaget att utveckla platsen kring Lisebergs bollplan och det befintliga utegymmet med platser att sitta och mötas är bra. Platsen skulle också kunna kompletteras och kombineras med en mindre anläggning för street skate. Det behöver också skapas parkmiljöer i dalgången som tilltalar äldre, inte minst då Blomsterfonden har ett stort äldreboende i Liseberg intill. Det kan handla om en tillgänglighetsanpassad miljö med fina planteringar, trevliga sittplatser och eventuellt vattenspel. En hundrastgård är också något som har efterfrågats. Det är positivt att programmet innehåller förslag på lämpliga pulkabackar, vilket ofta glöms bort.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ställer sig positivt till den upprustning av Lisebergsstråket och Dalgången som föreslås, eftersom aktivitet där kan bidra till ökad trivsel och trygghet. Den norra delen, som idag bland annat innefattar en förfallen bmx-bana, föreslås utvecklas med t.ex. en ny anläggning för skateboard. Förvaltningen förespråkar att det vid en sådan eventuell upprustning anläggs en skateboardplaza istället för en traditionell skatepark. Detta skulle tillföra en målpunkt till området som kan generera flöden även från andra delar av staden, eftersom denna typ av

offentlig miljö är något som efterfrågas av Stockholms skateboardåkare. En sådan anläggning kan efterlikna ett torg eller parkrum och kan därför integreras i parkstråket och tilltala fler målgrupper. Programmets förslag om konst som kan användas till lek eller andra aktiviteter kan med fördel tillämpas i ett sådant projekt.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ser positivt på den exploatering som föreslås i slänten mot Lisebergsparken eftersom den stärker kopplingen mot Östbergabackarna och tillgängliggör parkstråket.

Stadsmuseet anser att den norra delen av Lisebergsparken, mellan föreslagen förskola och Åbyvägen, har begränsade kulturhistoriska värden och är därför ganska tålig. Stadsmuseet har inga synpunkter på denna del av programförslaget. Den södra delen av parken är avsevärt känsligare. Stadsmuseet anser att programförslaget inte tar tillräcklig hänsyn till de mycket stora befintliga kvaliteterna och kulturvärden. Denna del illustrerar det gamla haglandskapet, och är dessutom ett välgestaltat uttryck för efterkrigstidens parkplanering i Stockholm. Att omvandla platsen till en högutnyttjad stadspark, med nya gångstråk, dagvattendammar och "möblering" innebär att befintliga värden urvattnas. Förslaget bör omarbetas så att det bättre utgår från befintlig utformning, vilken varsamt kan uppgraderas för att möta ett högre utnyttjande.

Enskilda boende framför önskemål på att parken i dalen mellan Östberga och Liseberg hellre har mer fri yta för lek och kreativitet än en dagvattendamm.

Centrala promenaden

Trafikkontoret konstaterar att genomförda utredningar inom programmet påvisar bland annat att Centrala promenaden och planskildheterna upplevs som otrygga. För att öka tryggheten längs Centrala promenaden i vilken planskildheterna vid Östberga torg och Göta landsväg ingår behöver kopplingarna mellan bostadsområdena i norr respektive söder stärkas.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att kopplingen mellan Gamla Östberga och Östbergahöjden idag är bristfällig och förvaltningen förespråkar därför att programmet tydligare behandlar hur denna koppling kan förstärkas.

Stadsmuseet anser att programmet lyfter fram detta välgestaltade parkstråk är bra. En försiktig anpassning är acceptabel ur kulturhistorisk synvinkel, men måste ske med stor hänsyn till

befintliga kvaliteter, t.ex. naturliga och anlagda delar såsom grönska, nivåskillnader, stenmurar, osv. En viss ändring av gång- och cykelvägens läge i norr är möjlig, liksom åtgärder för att förbättra trivsel och tillgänglighet vid torget.

Parkleken Backen

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser dock att det vore förödande Backens parklek byggdes bort. Programmet bör beakta att behovet av parklekar kommer att öka i takt med att befolkningen, både i Östberga och på Årstafältet, växer. I Landskapslagets barnkonsekvensanalys pekas Backens parklek ut som en plats med stora sociala värden, och en av de mest populära målpunkterna för Östbergas barn och ungdomar. I de avsnitt som berör Backens parklek står det att den ska upprustas inom en snar framtid. Detta har redan påbörjats så det är bättre att skriva att arbetet påbörjades 2017, eftersom det då också är lättare att förhålla sig till texten om man läser den i framtiden. Sweco är den konsult som arbetar med upprustningen och förvaltningen föreslår därför att information om konsult ändras, alternativt att det utelämnas helt och hållet. Förvaltningen ser positivt på att det i programmet föreslås att kopplingen från Backen mot de båda torgen bör utvecklas.

Stadsmuseet anser att en varsam upprustning av parkleken är möjlig, men detta får inte påverka bärande gestaltande inslag; plaskdamm, naturstensmurar och trappor liksom växtlighet. I programmet tas inte parklekens förlängning mot norr upp, där den övergår i ett viktigt parkstråk. Här är det viktigt med samma hänsyn till gestaltning och ursprungliga delar som i centrala promenaden.

Göta landsväg

Trafikkontoret ser positivt med en uppgradering av Göta landsväg mellan Liseberg och Årstafältet. De önskar dock att dess uppgraderingar studeras vidare i det fortsatta arbetet för att öka möjligheterna till ett genare cykelstråk.

Trafikkontoret anser att baserat på det ekologiska värdet bör det vara den öst-västliga kopplingen som redovisas och ges möjlighet att utvecklas. I programmets strukturplan föreslås en nord-sydlig grönkoppling längs med Göta Landsväg med avsaknad av natur söderut samtidigt som det i underlagsrapporterna föreslås en öst-västlig koppling med sammanhängande grönstruktur med höga värden.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att

kopplingen mellan Gamla Östberga och Östbergahöjden idag är bristfällig och förvaltningen förespråkar därför att programmet tydligare behandlar hur denna koppling kan förstärkas. Programmering av offentliga miljöer i mellanrummet, t.ex. i anslutning till Göta landsväg, bör uppmuntra till ökad rörelse och sammanhållning mellan områdena.

Stadsmuseet ser positivt på föreslagna åtgärder och att programmet understryker att de måste ske hänsynsfullt. Det framgår dock inte hur man tänkt sig lösa det problematiska mötet med en eventuell tillkommande körväg i Sjöholmsvägens förlängning, något som bör utredas bättre.

Samfundet St Erik framför att planen betonar och fullföljer Årstafältets storskaliga nya bebyggelse på bekostnad av Östbergas kontakt med den kommande stadsparken. Om Årstafältets stadsdelspark ska bli en attraktion och målpunkt för omgivande stadsdelar, inte minst Östbergahöjden, måste de gröna stråken utvecklas och breddas. Detta gäller inte minst området kring Götalandsvägen.

Kvarnbacksskogen

Stadsmuseet tycker det är positivt att tillgängligheten förbättras och förstärks. Tillkommande skolas anslutning till Kvarnbacksskogen bör utredas noga, och utbredningen av skolgårdens hårdgjorda delar bör hållas nere till förmån för naturmark. Alla åtgärder måste anpassas till Göta landsväg och dess respektavstånd, liksom till platsens fornlämning. Ur dessa synvinklar är skolans placering enligt alternativ 26 i De/områden att föredra framför alternativ 2a.

Stamparken och Kvarnparken

Stadsmuseet ser positivt på att Stamparkens befintliga kulturvärden lyfts fram som en utgångspunkt för framtida upprustning. Här motiverar parkens värden att ett parkprogram tas fram i samband med framtida planarbete.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande *Centrumstråket*

Stadsbyggnadskontoret har i programmet endast föreslagit åtgärder på fastigheter där staden har rådighet. Runt centrumstråket finns stora utrymmen för privata initiativ som kompletterar de som föreslås inom ramen för programmet. Vid eventuell utveckling inom tomträtt kommer programmet ligga till grund för bedömning och utveckling av projekt.

Lisebergsparken och dalgången

Att utveckla Lisebergsparken till ett gemensamt grönrum mellan Liseberg och Östberga är en central del i programmet.

Lisebergsparken kommer få en viktig funktion att genom att komplettera med rekreativa och ekologiska funktioner i mötet mellan Liseberg och Östbergahöjden. Tillkommande programmering gör att parken vänder sig till många olika åldrar. Utformningen av parken kommer ske genom samverkan mellan flera olika förvaltningar, och även ta hänsyn till kulturmiljövärden på platsen. Behovet och placering av dagvattendamm kommer utredas vidare.

Den bebyggelse som föreslås i de delar som har topografiska utmaningar i form av stora nivåskillnader får en viktig uppgift i att länka samman de olika nivåerna. Bebyggelsen förses med tydliga framsidor både mot Östbergabackarna samt mot de parkstråk på längre nivå där de landar.

Det är samtidigt viktigt att komplettera med gena kopplingar i den yttre miljön, i form av trappor och ramper för att öka tillgängligheten mellan de olika nivåerna.

Centrala promenaden

Den centrala promenaden löper som en ryggrad genom Östbergahöjden och ansluter till Gamla Östberga i söder.

Kopplingen behöver stärkas särskilt i vissa punkter; i plankorsningarna och i kopplingen in mot Gamla Östberga.

Parkleken backen

Sedan 2017 pågår en upprustning av parkleken Backen vilket är ett stort positivt bidrag till invånarna i Östberga och närliggande stadsdelar. Parkleken har stora sociala värden och utgör en målpunkt för Östbergas barn och ungdomar.

Göta landsväg

Göta landsväg sträckning föreslås ligga kvar, men det finns anledning av se över bl.a. beläggning då parkvägen vissa årstider har dålig framkomlighet. Landsvägen har stora kulturhistoriska värden, men fungerar idag även som en gen, om än topografiskt utmanande, koppling mellan Liseberg och Årstafältet över Östberga. Stadsbyggnadskontoret ser att en varsam rönjning och programmering längs landsvägen som tar hänsyn till de ekologiska värdena i området skulle öka tryggheten och bidra till att stärka banden mellan Östbergahöjden och Gamla Östberga.

Sjöholmsvägen förlängas upp till Östbergabackarna över Göta landsväg. Hur korsningspunkten skall se ut behöver studeras närmare i ett senare skede.

Kvarnbacksskogen

Bebyggelsestrukturen mellan Kvarnbacksskogen och Årstafältet revideras något för att tydligare beskriva topografin på platsen och ge utrymme för Göta landsväg som grön koppling.

Stamparken och Kvarnparken

Stamparken sköts i enlighet med stadsdelsförvaltningens parkprogram.

Området vid Kvarnbacken har kulturhistoriska värden och är en fin utsiktspunkt. I samrådsförslaget föreslogs en förskolegård placerad vid Kvarnbacken. Efter samrådet flyttas förskolan till en annan lokalisering inom programområdet till förmån för den allmänna tillgängligheten till platsen.

Norra kvartersparken och Stråket längs Åbyvägen

Stadsbyggnadskontoret kommer studera om Norra kvartersparken och Stråket längs Åbyvägen i samband med att strukturen i denna del av programområdet ses över.

Gator och trafik

Gatustruktur, kopplingar, gaturum.

Skönhetsrådet påpekar att lika väl som att omvandlingen av gaturummen skapar trygghet så innebar programmet också, på ett medvetet sätt, en öppning för genomfartstrafik (i förslaget delvis avsedd för kollektivtrafik) och medför också att Örbyledens och koppling till Essingeleden en gång för alla omöjliggörs.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd vill särskilt framhålla att säkra gång- och cykelvägar för barn och ungdomar bör prioriteras inom ramarna för programarbetet. På Årstafältet och i Östberga planeras flera olika målpunkter som kommer att generera flöden av barn och ungdomar mellan stadsdelarna, bland annat en F-9 skola inom Årstafältets tredje etapp samt en simhall där stadsdelarna möts. En genomtänkt samordning av berörda projekt krävs för att säkerställa en trafiksäker miljö för dessa oskyddade trafikanter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till programförslagets ambition att på olika sätt koppla samman Östberga med omkringliggande stadsdelar och att omvandla Östbergavägen från genomfartsväg till en stadsgata. Förvaltningen välkomnar även initiativet i stadens föreslagna översiktsplan med en omvandling av Huddingevägen till en stadsboulevard utreds. Detta skulle kunna minska den isolering som Östberga för närvarande befinner sig i gentemot omkringliggande stadsdelar och samtidigt betyda mer byggbar mark för bostäder. Förvaltningen anser att ytterligare

initiativ är önskvärda för att bryta de barriärer som tydligt dominerar i området bl a Åbyvägen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att programförslagets gatussektioner innebär att gator görs om för att ge bättre plats åt både gångstråk och cyklisterna. Frågan är om ytterligare anpassningar kan göras för att premiera de kapacitetsstarka transportsätten, mot bakgrund av att tunnelbana kommer till området på sikt. En sådan åtgärd kan vara att när gång- och cykelvägen i Sjöholmsvägens förlängning görs om till en körbar gata, anpassas gatan så att enbart busstrafik kan trafikera gatan förutom gång och cykeltrafik.

Stadsmuseet anser att uträtning och flyttning av Östbergabackarnas norra sträckning är möjlig, om detta sker med hänsyn till befintliga kulturhistoriska värden, i synnerhet när det gäller mötet med de viktiga inre parkstråken i Östbergahöjden.

Stadsmuseet förstår behovet av att skapa nordsydliga kopplingar som bidrar till att bryta Östbergas isolering. Att göra om gång- och cykelvägen i Sjöholmsvägens förlängning till en körbar gata är dock mycket problematisk ur kulturhistorisk synvinkel eftersom det förändrar upplevelsen av Göta Landsväg. Här är det särskilt viktigt att en eventuellt tillkommande väg får en så liten påverkan som möjligt på kulturmiljön, genom begränsning av vägbredd och betoning av gestaltungsfrågorna.

Samfundet St Erik anser att förslagen för kompletteringsbebyggelse längs Östbergahöjdens lokalgator ger en bra grund för utveckling av en mer komplex och levande stadsmiljö, och omskapar i de flesta lägen inaktiva gaturum som idag domineras av parkeringsplatser.

Enskilda synpunkter:

- Trafiklösningen till och från ”nya” Östberga är inte löst. De sociala problemen
- berörs av dåliga kommunikationer och vägar. Vi behöver väglösningar även i framtiden. Fler till och från möjligheter. Lösningen att åka ut vid Kvarnberget och över Gamla Östberga är fel. Vart leder vägarna till där?? Ej genomtänkt. Trafiksituationen vid stopstation-Huddingevägen är svår NV. Hur blir där i framtiden

Trafik

Trafikverket anser att riksintressen för kommunikationer ska framgå tydligare i handlingarna. De efterfrågar även en trafikanalys som

samlat belyser konsekvenser för hur det övergripande vägnätet påverkas av det totala tillskottet av bostäder Östberga/Årstafältet.

Trafikverket betonar vidare att det noggrant bör analyseras hur ytterligare väganslutningar till Åbyvägen påverkar dess kapacitet och framkomlighet.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter om riksintressen för kommunikationer. I kommande planeringen behöver riksintressena beskrivas och det behöver redovisas hur planförslagen ska utformas för att inte påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av kommunikationsanläggningarna.

Landstinget/Trafikförvaltningen SLL

Det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras.

Huvudgatan bör kunna trafikeras med buss och trafikförvaltningen önskar att lutningarna på gatan ses över så att busstrafiken inte riskerar att dras in vid halt vinterväglag.

Den lokalgata mot Åbyvägen som ska tillskapas, bör kunna trafikeras med buss, vilket även i tidigare dialog med staden överenskommits. Trafikförvaltningen ser denna nya koppling som en möjlighet till att trafikeringen mot Årstaberg/Liljeholmen skulle kunna bli snabbare till och från Östberga.

Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

De in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik.

Trafikförvaltningen anser precis som staden att hållplatslägena i området bör ses över för att en så effektiv bussförsörjning som möjligt. Busstrafiken kommer att få en ökad betydelse i takt med att Östberga förtätas innan tunnelbanan är på plats.

Trafikkontoret har svårt att i nuläget redogöra specifika konsekvenser då de anser att det kvarstår en del utredningsarbeten, såsom Årstafältets trafikpåverkan på Östberga och tvärtom. Det är därför viktigt att de utredningar som krävs för området och områdets påverkan på omgivningen tas fram i kommande arbeten.

Trafikkontoret anser generellt att nytillkomna gator bör studeras närmare vad gäller lutningar, angöring, sophantering, tillgänglighet, korsningspunkter och bredder. Det gäller framför allt föreslagen koppling till Åbyvägen.

Trafikkontoret framför att de föreslagna sektionerna i befintliga gatustrukturer kan behöva justeras i kommande arbete för att uppfylla erforderliga drift- och funktionsmått, i synnerhet där ytterligare funktioner som till exempel busshållplatser ska inrymmas inom föreslagna sektionsbredder.

Trafikkontoret ser gärna att sektionen med pendlingsstråk för cykel studeras vidare och att effekter av ett borttagande av befintlig planskildhet fortsatt studeras vidare.

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar saknar relevant trafikflödesanalys för exploateringsområdet, var i detta programområde ingår, med berörda större vägar och trafikplatser som omsluter området och ska trafikförsörja detsamma. De framför att den trafikanalys de har kunnat ta del av är från 2010 och inkluderade snart bara halva antalet tillkommande bostäder som nu berör oss direkt. Utöver närområdets ökade volymer har också ”blå linje”-byggnation i Nacka m.m. tillkommit och flera projekt söder om oss. Redan gjord analys tydliggjorde väsentliga problem i in/utfarterna för Årsta Partihallar. De framför att de inte heller i detaljplaner/arbetsplaner kunnat se några avhjälpande åtgärder för detta och ansvaret inom staden respektive gentemot Trafikverket för att sådana ska realiseras i tid är för oss oklart.

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar framför att mer konkret berör programområdet korsningen Brunnbyvägen/Åbyvägen som de är helt beroende av för att kunna verka. Indirekt påverkas vi också av Åbyvägen/Ersta Gårdsväg (EGV).

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar vill poängtera behovet av att en med aktuella exploateringstal aktualiserad trafikanalys initieras nu för hela Södra Länken - Huddingevägen – Örby-Mässan - Åbyvägen, så att den finns som underlag för granskning respektive samråd i berörda planområden. Det kan inte vara tillräckligt att göra analyser inom respektive område som nu skett för Östberga, utan de måste också avse hela bilden, (vad som händer när man ska ut från sitt bostads/företagsområde och vidare) och kunna leda till trafikinvesteringar i genomfartsleder, trafikplatser och mot.

Flera enskilda boende i Liseberg uttrycker oro kring en ökad trafik och framför bland annat att det redan idag är mycket

genomfartstrafik med höga hastigheter och önskar att man istället ska få bort genomfartstrafiken.

Någon enskilda boende framför att det är bra att kopplingarna mellan områden öppnas upp mer och blir bättre kopplingar.

Flera enskilda boende tycker inte att Jultomtestigen ska öppnas som genomfartsgata, då de menar att den inte är dimensionerad för det.

Flera enskilda boende tycker inte att man ska öppna upp Fackelvägen mot Lisebergsvägen.

Enskilda synpunkter:

- Det är bra om många "småvägar" är öppna för biltrafik, men med låg hastighetsgräns.
- Bra att knyta ihop "gamla" och "nya" Östberga genom att öppna vägen vid busshållplatsen Julitavägen.
- Negativt att öppna upp väg från Sjöholmsvägen till höjden för genomfartstrafik.

Biltrafik

De in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik.

Parkering

Trafikkontoret framför att gällande parkeringstal för såväl cykel som bil rekommenderar de att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram. Boendeparkering, parkering för rörelsehindrade och besöksparkering bör anordnas på kvartermark. Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser bör i första hand lösas inom fastigheten. Stadens rekommendation är 2,5-4 per 100 m² BTA. För exploatering med låga parkeringstal för bilar bör det finnas höga parkeringstal för cyklar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att programförslagets platsspecifika gröna P-tal bör ta utgångspunkt i att tunnelbana etableras, vilket bör innebära ett lägre P-tal än det (0,53) som programmet anger.

Flera enskilda boende påpekar att det redan idag är problem med parkering och anser att det föreslås för lågt parkeringstal för de nya bostäderna och att utvecklingen kommer skapa stora problem med parkering.

Någon enskild boende önskar besöksparkering för kolonisterna.

Enskilda synpunkter:

- ”Vart ska alla dess människor parkera sina bilar?”

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Biltrafik och parkering

Östberga ligger geografiskt avskuret från närliggande stadsdelar, med få in och utfarter till området. I programmet föreslås ytterligare en koppling som skulle kunna öppna upp för motorfordonstrafik. Den i programmet föreslagna kopplingen mellan Åbyvägen och Östbergabackarna för kollektivtrafik skall fortsatt utredas tillsammans med Trafikförvaltningen, men ser i nuläget ut att utgå till förmån för en effektiv bussföring genom Årstafältet.

Istället fokuseras i programmet på gång och cykelkopplingar, där gena cykelpendlarstråk är placerade i kanterna längs de större lederna, och övriga gång- och cykelnätet kompletteras med nya kopplingar för ett tydligare integrerat nät.

Östbergas trafikseparerade miljö erbjuder trygga gångstråk inom befintlig struktur. De befintliga gatorna som går runt Östberga, Östbergabackarna, kompletteras med gång- och cykelbanor. Trygga gång- och cykelvägar till skolor och förskolor kommer fortsatt bevakas under detaljplanearbeten.

Stadens nya Översiktsplan pekar ut Huddingevägen som ett urbant stråk, dvs en motortrafikled som på sikt omvandlas till en levande stadsmiljö. Detta öppnar upp för bebyggelse längs Huddingevägen, söder om Sparreholmsvägen, vilket skall kompletteras i programmet.

Stadsbyggnadskontoret föreslår i programmet ett tydligare närmande av Gamla Östberga och Östbergahöjden genom att öppna upp Sjöholmsvägen förlängning . Huruvida gatan skall öppnas endast för kollektivtrafik eller även för andra motorfordon skall fortsatt utredas.

I det fortsatta arbetet kommer mer detaljerade studier ske av sektioner, lutningar, angöring, sophantering, tillgänglighet korsningspunkter och bredder.

Övergripande trafikanalyser som tar hänsyn till den sammanlagda exploateringen i påverkansområdet tas ej fram inom programarbetet. Staden arbetar med flertalet trafikscenarion på en mer övergripande nivå i vilka Östberga ingår.

In – och utfarter till Årsta Partihallområde behöver studeras som en särskild fråga, i samband med att staden ser över in- och utfart till hela Årstafältsområdet.

Nyttjandegraden av parkeringsplatser är idag relativt högt i Östberga. Ännu har staden inte infört taxa för kantstensparkering längs gata i området. Programmet föreslår ett p-tal på 0,5 som utgångspunkt enligt stadens styrdokument om gröna p-tal. Detta kan komma att sänkas med mobilitetsfrämjande åtgärder.

Gång- och cykeltrafik

Landstinget/Trafikförvaltningen SLL

Gång- och cykelvägar till kollektivtrafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

*Trafikkontoret ställer sig positivt till att programmet föreslår och cykelvägar på Östbergabackarna som ligger i linje med *Plan för säkra och trygga skolvägar* och *Framkomlighetsstrategin*. I det fortsatta arbetet är det dock viktigt att koppla ihop dessa med befintliga på ett tillgängligt, trafiksäkert och tryggt sätt, speciellt vid skolor. Utöver det ser de positivt på uppgradering av Göta landsväg mellan Liseberg och Årstafältet. Kontoret önskar dock att dess uppgraderingar studeras vidare i det fortsatta arbetet för att öka möjligheterna till ett genare cykelstråk.*

Trafikkontoret önskar att man i det fortsatta arbetet tillgängliggör viktiga målpunkter till exempel inom en specifik radie, både vad gäller trygghet och genhet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att man redan nu bör genomföra satsningar på kapacitetsstarka och säkra cykelparkeringar i anslutning till utvalda busshållplatser samt målpunkter inom området. Samtidigt bör möjligheterna att cykla och gå till Årstafältets tvärbanestation främjas genom att i samverkan med planeringen av Årstafältet utveckla stråk till tvärbanestationen såväl som säkra och kapacitetsstarka cykelparkeringar i anslutning till den. En utveckling av cykelkopplingen till Årstafältets tvärbanestation är något som har efterfrågats av boende i Östberga.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ställer sig positiv till att huvudmannskapet för viktiga gång- och cykelvägar ses över för att skapa bättre förutsättningar för enhetligt underhåll och skötsel,

eftersom det har identifierats som ett problem, bland annat i trygghetsvandringar som har genomförts i området.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd noterar att det saknas cykelväg för en kortare sträcka av Östbergabackarna och anser att detta är ett oönskat avbrott i cykelnätet som kan ha negativ påverkan på cyklisters framkomlighet utmed vägsektionen. Förvaltningen föreslår fortsättningsvis att minst någon av angoringsgatorna till Åbyvägen ska ha cykelbana eftersom det är en koppling mellan det lokala cykelnätet och ett pendlingsstråk.

Stadsmuseet framför att föreslagen uppgradering av befintlig cykelväg från Göta Landsväg till Östbergavägen inte får medföra ändring av Göta landsvägs sträckning och höjder, och inte heller medföra att enkel beläggning byts ut och sträckan asfalteras.

Enskilda boende framför synpunkter kring bland annat bättre gångväg till pendeln i Årstaberg från Östberga, att det är bra med skilda cykelstråk från både motortrafik och gångvägar.

Enskilda boende framför även synpunkter att inte bara prioritera cykelleder för snabb cykelpendling utan även bra gång- och cykelvägar där man kan gå och cykla med barn.

Enskilda synpunkter:

- Mer cykelbanor in i och genom/förbi spårområdet/kombiterminalen/partihallarna möjliggör inlastning även till lastcykel.
- Cykelstråk skilda från både motortrafik och gångvägar är bra!

Kollektivtrafik

Landstinget/Trafikförvaltningen SLL

Busstrafiken kommer att få en ökad betydelse i takt med att Östberga förtäts innan tunnelbanan är på plats. Då busstrafiken till och från Östberga i mångt och mycket kommer att gå igenom Årstafältet är det viktigt att staden säkerställer framkomligheten i den nya stadsdelen.

I framtiden när tunnelbanan är utbyggd till Östberga får busstrafiken en mindre roll än tidigare i området. Men även om Östberga främst kommer att försörjas med tunnelbana så kommer busstrafik fortsatt att finnas i området vilket staden bör ha i beaktning.

Trafikering

Sjöholmsvägen uppges öppnas upp för att bland annat kunna möjliggöra kollektivtrafik vilket trafikförvaltningen ser som positivt. Däremot planerar trafikförvaltningen främst att trafikera Östbergavägen, Östbergabackarna och den nya gatan som förbinder Östbergabackarna i norr med Åbyvägen med buss.

Västlig tunnelbana

Tunnelbaneuppgången bör placeras strategiskt till den omkringliggande bebyggelsen så att uppgången når ett så stort upptagningsområde som möjligt samtidigt som det finns en genomströmning av människor på platsen för att på så sätt öka tryggheten på platsen. Det är också viktigt att det finns plats, i nära anslutning till tunnelbaneuppgången, avsedd för cykelparkering ur ett hela- resan perspektiv.

Skönhetsrådet välkomnar överenskommelsen om ny tunnelbana till Östberga, men anser att den ibland forcerade förhandlingsprocessen riskerar att leda till kortsiktiga val för stationens fysiska placering. Staden bör mer aktivt verka för en placering av tunnelbanenedgångar på ett för stadsmiljön attraktivt sätt för att ytterligare styra kopplande rörelsemönster i den idag geografiskt åtskilda stadsenklaven.

Trafikkontoret välkomnar föreslagna åtgärder vars syfte är att öka kollektivtrafikens attraktivitet såsom genare linjedragningar. Det är dock viktigt att komma ihåg att kontoret inte har någon rådighet över linjedragningar och linjernas turtäthet. Däremot kan vi skapa förutsättningar för detta, varför det i programmet föreslås kopplingar till bland annat Åbyvägen och Huddingevägen. Med föreslagna kopplingar följer antal konsekvenser. Fördelarna med kopplingarna är exempelvis möjligheten till genare linjedragningar med förväntad restidskortning som följd, som i sin tur kan leda till ökat reseunderlag och ökad turtäthet. Dessutom kan kopplingarna komma att avlasta redan befintliga trafikleder beroende på om kopplingarna planeras för endast kollektivtrafik eller inte. Nackdelarna med kopplingarna, framförallt den till Åbyvägen kommer bland annat att ha en negativ påverkan på det befintliga pendlingsstråket för oskyddade trafikanter som då kommer att passera den nyttillkomna korsningspunkten.

Trafikkontoret framför att en utmaning är vilka konsekvenser den planerade tunnelbanan mellan Älvsjö Fridhemsplan samt Årstafältets utbyggnad kommer respektive kan komma att få och hur dessa beaktas såväl inom som utom programområdet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget om en förlängning av Sjöholmssvågen till Östbergabackarna samt anslutningsväg mellan Åbyvägen och Östbergabackarna, eftersom detta möjliggör genomfartstrafik för bussar. Det är ytterst angeläget att kollektivtrafiken förbättras i väntan på att tunnelbana kommer till Östberga, och detta är ett förslag från programmet som kan bidra till en sådan utveckling. De åtgärder i vägnätet som kan underlätta för kollektivtrafik bör prioriteras i tidsplanen för att främja en positiv utveckling av kollektivtrafiken i ett tidigt skede.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att överenskommelsen om tunnelbana till Östberga tydligt bör prägla den fortsatta planeringen av området detta trots att förvaltningen är medveten om att tunnelbanan kan vara i drift först omkring år 2030. Möjligheter till ökat kollektivtrafikresande innebär betydande fördelar ur ett klimat- och hälsoperspektiv liksom för framkomligheten i staden. Den nytillkommande linjen mellan Älvsjö och Fridhemsplan via bl a Östberga kommer på sikt att avsevärt förbättra kollektivtrafiktillgången i området och Östberga kan även komma att fungera som en attraktiv målpunkt för intilliggande stadsdelar.

Stadsmuseet ser positivt på en framtida etablering av tunnelbanestation i Östberga. Ny gatukoppling i norr mot Åbyvägen är möjlig ur kulturhistorisk synvinkel. Däremot måste en koppling mellan Östbergabackarna och Sjöholmssvågen utredas noga, med hänsyn till Göta Landsväg. Här kan en smal bussväg med körhinder för bilar tillgodose behovet av bättre förbindelser samtidigt som påverkan på den känsliga miljön begränsas något.

Flera enskilda boende, bland annat genom föreningen *BRIEF*, framför synpunkter kring att kollektivtrafiken måste byggas ut innan och i takt med nya bostäderna. Det är dåliga kommunikationer idag och trångt på bussarna. De önskar bättre kollektivtrafik redan nu, genom exempelvis ökad turtäthet på bussarna.

- Se till att kollektivtrafiken (buss - tvärbana - T-bana) byggs ut i takt med de första inflyttningarna!
- Området tål ingen mer biltrafik. De dåliga kommunikationerna gör att folk väljer att ta bilen.
- Östbergavägen är en stor genomfartsled, särskilt när Södra länken stängs av eller har köer.
- Vi som bor i Östberga har i nuläget problem med framkomligheten.

Enskilda boende undrar om man studerat hur kollektivtrafiken kommer påverkas, genom exempelvis hur mycket mer busstrafiken det kommer bli m m.

Enskilda boende undrar vart tunnelbanan kommer placeras.

Några enskilda boende anser att restiderna som redovisas i programhandlingen är fel.

Tillgänglighet

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd vill särskilt lyfta tillgänglighetsaspekten och efterfrågar en större tydlighet kring hur de föreslagna stadsmiljöerna tillmötesgår olika behov av tillgänglighet. Eftersom dagens Östberga kännetecknas av planskildheter och relativt stora höjdskillnader är det önskvärt om tillgänglighetsbehov noga beaktas, för att inom ramarna för programmet få till en utveckling där fler människor än idag kan röra sig obehindrat mellan målpunkter inom området. T.ex. behövs en tillgänglig koppling mellan centrumstråket och Lisebergsparken. Dessutom efterfrågar förvaltningen att offentliga lokaler och anläggningar utformas på ett sätt som säkerställer en hög grad av tillgänglighet. Detta bör även eftersträvas vid utformningen av lokaler för t.ex. butiker och restauranger. Buss är ofta ett sämre alternativ än tunnelbana för de resenärer som har särskilda krav på tillgänglighet. Förvaltningen vill därför lyfta en önskan om att busshållplatser tillgänglighetsanpassas inom området, eftersom boende och besökare är helt beroende av bussar om de vill resa kollektivt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gång-och cykeltrafik

Det befintliga gång- och cykelvägnätet som löper genom Östberga ses över, och kompletteras i vissa fall med trappor och ramper för ökad tillgänglighet.

De föreslagna sektionerna för Östbergabackarna ger plats för även gång-och cykeltrafikanter, vilket saknas idag. Längs den sträcka där Göta Landsväg löper parallellt har dock ingen breddning av Östbergabackarna föreslagits, utan gång- och cykeltrafikanter hänvisas här till landsvägen.

I förlängningen av de stråk som löper i Östberga finns viktiga målpunkter i form av kollektivtrafiknoder. Dessa kopplingar utanför programområdet (exempelvis genom Årsta Partihallsområde) har inte studerats närmare under programarbetet, men frågan belyses kontinuerligt inom ramen för områdesplaneringen på stadsbyggnadskontoret.

Kollektivtrafik

Det är landstinget i Stockholm genom trafikförvaltningen som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. I det fortsatta arbetet kommer gatustrukturen detaljstuderas i hänseende till mått och lutningar för att säkerställa önskad framkomlighet. Sedan samrådet för programmet sommaren 2017 har dialogen mellan staden och trafikförvaltningen i syfte att nå en effektiv busstrafikering i området fortsatt, och eventuellt utgår den föreslagna kopplingen mot Åbyvägen till förmån för en trafikering genom Årstasfältet. Planeringen för den nya tunnelbanan är ännu ej uppstartad. Stadsbyggnadskontoret förordar en placering av Östbergas tunnelbanestation centralt vid Östberga torg.

Tillgänglighet

I Östberga är utmaningarna med tillgänglighet extra stora, då de topografiska skillnaderna är markanta inom området. Ny bebyggelse kommer överbrygga delar av dessa höjdskillnader, och löser då tillgängligheten invändigt genomtrapphus. Vid nybyggnation ställs högt ställda krav på tillgänglighet för allmänhet och boende för tillgång till lokaler och bostäder. Den yttre miljön kompletteras med trappor i strategiska lägen för genare kopplingar, och nya ramper i några lägen för fler tillgängliga alternativa vägar inom området. Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med tillgängligheten vid busshållplatser och i den lokala gatumiljön.

Hälsa och säkerhet

Trafikverket anser att det bör övervägas att ta bort ett eller flera kvarter som finns föreslagna allra närmast Huddingevägen då det med miljö-, säkerhets- och hälsorisker generellt sett är ytterst svårt att tillskapa bra boendemiljöer i sådana lägen.

Trafikverket framför även att för de föreslagna bostäderna i närheten av Västra stambanan krävs särskild hänsyn till buller, vibrationer och transporter med farligt gods, vilket inte beskrivits i programmet.

Buller och vibrationer

Trafikverket understryker tydligt att inga som helst begränsningar i verksamheten på växlingsbangården Stockholm-Årsta får ske till följd av nya etableringar inom programområdet Östberga/Årstafältet södra. Det är därför viktigt att gällande riktvärden för industribuller följs.

Landstinget/Trafikförvaltningen SLL menar att 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att det är angeläget att bullerfrågorna hanteras i den fortsatta bebyggelseplaneringen och där även befintlig bebyggelse beaktas. Det är viktigt att inte enbart klara lägsta godtagbara ljudkvalitet, utan att alltid sträva efter bästa möjliga ljudmiljö för de nya bostäderna. Genomförd bullerutredning behöver uppdateras vad gäller trafikflöden för såväl nuvarande som för framtida trafik. För vissa vägningsnitt har felaktigheter obemärkt inför sig. Vilket är olyckligt. Ett exempel på detta är platsen för föreslagen bebyggelse mellan Lisebergsvägen och Västberga Allé, där det är tveksamt om bebyggelse klarar gällande riktvärden. I det fortsatta arbetet bör även industribuller beaktas då tillkommande bebyggelse närmar sig industriverksamhet i Årsta partihandelsområde och vid Östberga återvinningscentral. Miljöförvaltningen bidrar gärna med att mer i detalj stödja stadsbyggnadskontoret så att detta kan hanteras.

Samarbetsnämnden i Årsta partihallar framför att de bostadsfastigheter som uppförs i Östbergabackarna kommer att ligga nära och något ovanför såväl Åbyvägen och Partihallarna. Partihallarna är ett logistikområde med dygnet-runt-verksamhet, bl.a. med lastning och lossning från lastbilar, leveranser av containers, tillfällig krossverksamhet m.m. Detta genererar buller liksom kylfläktssaggregat, larmer m.m. Av detta skäl bör för ny bebyggelse längs Åbyvägen krav ställas på:

- Inte kortare avstånd från bostadsbyggnad till Åbyvägens norra väggkant än 25 m.
- Fasader mot Partihallarna förses med bullerskyddade ej öppningsbara fönster, balkongförbud m.m.

Älvsjö Miljöråd framför att programmets placering av de nya bostadshusen utmed de hårt trafikerade vägarna, Åbyvägen och Östbergavägen kan också kritiseras utifrån bullersynpunkt. Genom att bebygga de nuvarande gröna refugerna som tidigare planerare och arkitekter lämnat som zoner mot belastade vägar kan inte riksdagens mål, en god bebyggd miljö erhållas. Genom en medveten politik och framdrivna nya bestämmelser där höjda bullervärden skall tolereras utmed huskropparna bygger staden fast sig i alltfler boendemiljöer med för höga bullervärden. Senast idag, lördagen den 9 september 2017 visas ett inslag i SVT:s nyhetsprogram Rapport om en massiv expertkritik mot stadens nya

bullerregler som möjliggör uppförande av bostadshus i direkt anslutning till trafikerade vägar. En enig expertis, byggforskare, medicinsk expertis på Karolinska Institutet och statliga Boverket dömer alla ut de nya reglerna som direkt hälsofarliga och varnar för framtida hälsorisker!

Några enskilda boende tror inte att nya hus kommer minska buller. *Flera enskilda boende* framför oro för en ökande trafik och med det ökat buller.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I Stockholm har man länge arbetet med ett förhållningssätt i bullerutsatta områden som liknar trafikbullerförordningen, innan riktvärdena ändrades 2017, där minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot skyddad sida och ha tillgång till uteplatser med god ljudmiljö. Erfarenheterna från detta arbete visar att det går att bygga bostäder med god ljudmiljö även i bullerutsatta lägen. Stadens bedömning är att det normalt är möjligt att åstadkomma en betydligt bättre ljudkvalitet än de värden som anges i förordningen, utan att göra avkall på andra kvaliteter. För att bygga bostäder med god ljudstandard även i bullerutsatta lägen bör hänsyn till bullret tas i ett tidigt skede och finnas med under hela planeringsprocessen.

Det aktuella programområdet är exponerat för trafikbuller från flera vägvägsnitt. Även industribuller från partihallsområdet, växlingsbangården Stockholm-Årsta samt Östberga Återvinningscentral riskerar nå området. Nuvarande bullerutredning ska uppdateras och kompletteras för att säkerställa att samtliga omgivande bullerkällor är inventerade och rätt data ligger som underlag.

Området längs Huddingevägen är utpekad i översiktsplanen som ett urbant stråk, och möjlighet till bebyggelse i anslutning till Huddingevägen kommer studeras vidare med hänsyn till bl.a. frågor om buller och risk.

Risk

Trafikverket framför att det är viktigt att frågan om farligt gods och den framtida utvecklingen av väg 226 studeras vidare. De anser även att det är en brist att den översiktliga riskutredningen inte har tagit med påverkan från järnvägstrafiken eller verksamheterna inom bangårds- och terminalområdet.

SSBF anser att det med fördel kan förtydligas i planprogrammet hur SBK avser att riskerna/föreslagna riskreducerande åtgärder ska hanteras i detaljplaneprocessen. D.v.s. ska de i riskanalysen

rekommenderade skyddsåtgärderna för olika avstånd vidtas eller ska detta utredas specifikt för varje detaljplaneområde. Gällande riskutredningen anser SSBF att konsekvensberäkningarna bör finnas med, exempelvis som en bilaga. Vissa indata har redovisat, men dessa bedöms ej ge en fullständig bild av hur resultatet har beräknats.

SSBF tolkar det som att riskutredningen inte har hanterat bebyggelse inom delområde 4a. Detta område angränsar förutom till Åbyvägen även till Västra Stambanan som ligger inom 150 meter från planområdet. Västra stambanan utgör transportled för farligt gods. Utifrån samråds handlingarna tycks planerad bebyggelse inom nämnt område hamna längre ifrån Västra Stambanan än 50 meter, vilket är det skyddsavstånd som Länsstyrelsen rekommenderar för bostäder. SSBF bedömer dock att risker förknippade med farligt godstransporter på Västra Stambanan behöver beaktas i detaljplaneskedet för aktuellt område, mer än bara att omnämnas. Detta med anledning av att Delområde 4a – Västra Liseberg påverkas av två olika riskkällor (Åbyvägen och Västra Stambanan), vilket medför att individ och samhällsrisk bör utgå från riskbidraget från båda dessa riskkällor. Detta skulle i praktiken kunna medför att riskreducerande åtgärder bedöms rimliga att vidta utöver vad som föreslagits i den översiktliga riskutredningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riskfrågor kopplade till farligt gods längs de angränsande sekundärlederna Åbyvägen och Huddingevägen studeras i det fortsatta arbetet. Förutom kommande detaljplaner arbetar staden även strategiskt med dessa frågor inom ramen för de urbana stråk som finns utpekade i översiktsplanen, exempelvis Huddingevägen. Riskutredningen skall kompletteras för att säkerställa att samtliga aktuella riskkällor är redovisade, och programhandlingen kompletteras med en tydligare beskrivning av föreslagna riskreducerande åtgärder.

Ras och skred

Statens geotekniska institut (SGI) anser att det i ett dokument som detta planprogram är det lämpligt att man översiktligt redovisar geologiska och geotekniska förhållanden samt eventuella risker, som underlag för strategiska val av markanvändning. Särskilt bör framgå i vilken utsträckning de geotekniska säkerhetsfrågorna är styrande för markanvändningen, det vill säga områden där markens stabilitet kan orsaka svårigheter vid planläggning och/eller särskilt behöver utredas i samband med detaljplanläggning eller bygglovgivning. En strategi för hur de geotekniska frågorna ska

klarläggas bör tillfogas planprogrammet förslagsvis under rubriken "Förutsättningar och konsekvenser".

Geoteknik och grundvatten

Trafikverket vattendom Södra länken, eventuella åtgärder för att eliminera skadlig grundvattensänkning måste tas fram i samband med detaljplanearbetet.

Länsstyrelsen och *SIG* anser att planprogrammet behöver kompletteras med geotekniska/geologiska förutsättningar samt en strategi för hur detta ska hanteras i detaljplanearbetet. I detaljplaner ska det vara klart om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter. Eventuella restriktioner ska också skrivas in som planbestämmelser. Detta bör ingå i den geotekniska undersökningen. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat, vilket också är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

Markföroreningar

Länsstyrelsen efterfrågar att kommunen till nästa planskede utför en miljöteknisk markundersökning. Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen bör utredas i ett tidigt skede i planprocessen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De geologiska förutsättningarna inom programområdet finns beskrivna i dagvattenutredningen. Utförligare utredningar tas vid behov fram inom ramen för påföljande detaljplaner.

Staden har genom miljökontoret en vetskap om registrerade verksamheter som tidigare kan ha avgett markföroreningar. Ev. risk för markföroreningar utreds under detaljplaneskedet, med syfte att identifiera behov av åtgärder.

Miljö- och klimataspekter

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att man bör ta tillvara tidigare erfarenheter från t. ex. Norra Djurgårdsstaden och Årstafältet för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Förvaltningen anser att den fortsatta planeringen bör tillvarata stadens erfarenheter för en hållbar stadsutveckling. I startpromemorian för programarbetet anges att erfarenheter från andra bebyggelseprojekt inom staden bör tillvaratas för en hållbar stadsutveckling. Begreppet hållbar stadsutveckling omfattar många aspekter. Förvaltningen tar upp energianvändning och bygglogistikcenter som två exempel som bör ha betydelse för det fortsatta detaljplanearbetet och genomförandet inom programområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Länsstyrelsen delar stadsbyggnadskontorets uppfattning att genomförandet av programmet och dess detaljplaner inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i plan- och bygglagen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att informationen om vattenkvalitetsfrågor är mycket begränsad i planprogrammet. Det behövs en tydlig beskrivning av MKN för vatten, berörda vattenförekomster och dagens avvattnings.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadens utsedda pilotprojekt, exempelvis Norra Djurgårdsstaden, utgör kontinuerligt en källa till ny kunskap och erfarenhetsutbyte till stadens pågående utvecklingsprojekt.

Organisatoriskt så kommer staden att arbeta med Östberga och Årstafältet som ett projekt framgent, vilket innebär samordning bland annat angående frågor som rör miljö och klimat.

Staden har tagit fram nya riktlinjer för att arbeta med miljökvalitetsnormer för dagvatten i detaljplaneskedet. Dessa kommer gälla för kommande bebyggelse i Östberga, och förtydliganden av detta skall ske i programhandlingen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm vatten och avfall framför att Östbergahöjden är en högzon med lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 80 m vp över stadens nollplan. Delområde 2a Årstafältet Södra, delområde 2b Tussmöteshöjden och delområde 4a Västra Liseberg ligger inte inom högzonen och har ett lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 50 m vp över stadens nollplan. Intern tryckstegring kan erfordras, sådan tryckstegring bekostas inte av Stockholm Vatten och Avfall AB. Östbergahöjdens pumpstation har kapacitet för planerad bebyggelse. Men inkommande ledning över Årstafältet kan behöva dimensioneras upp, något som måste samordnas med omläggningen av denna ledning i och med nybyggnationen på Årstafältet.

Stockholm vatten och avfall framför att det behöver genomföras en kapacitetsberäkning inklusive en modellering av spillvattenätet då det är så många tillkommande hus. Delområde 2a och 2b, Årstafältet Södra och Tussmöteshöjden här finns i dag inga spillvattenledningar. En utredning bör initieras för att undersöka behovet av en pumpstation för att eventuellt undvika ledningsdragning genom Huddingevägen. Befintliga

spillvattenledningar finns i delområde 3, Årstafältet Västra. Det angränsande området Liseberg består i dag till stor del av kombinerade ledningar, inom detta område finns det kapacitetsbrist i ledningarna. Delområdena 4a Västra Liseberg, 5a Västra Östbergabackarna, 5b Parkstråkslätten och 5c Sjöholmsvägen kommer att förses med duplicerat ledningsnät, en VA-utredning bör visa hur dessa områden ska kopplas till befintliga nät. En ökad belastning till Lisebergsområdet ska undvikas i största möjliga utsträckning.

Dagvatten

Länsstyrelsen tycker att det saknas vattenytor i programmets gestaltning, bortsett från dagvattendammar i dalgången vid Lisebergsparken. Samtidigt anges att dagvattenlösningar ska efterlikna naturliga kretslopp enligt kommunens dagvattenstrategi. Länsstyrelsen ser gärna en diskussion om hur förekomsten av markföroreningar kan påverka möjligheten för lokal infiltration av dagvatten, alternativt hur dagvattnets transport av föroreningar till recipienter kan förebyggas eller begränsas.

Stockholm vatten och avfall har ett antal synpunkter på dagvattenutredningen kring förtydliganden om hur LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) skall kunna säkerställas inom kvartersmark.

Enskilda boende i Liseberg framför att det idag är problem med dagvatten i området och att infrastrukturen inte kommer klara en ökad belastning.

Ei/Tele

Ellevio AB framför att deras station Örby ligger i nära anslutning till området. Stationen är av avgörande betydelse för elförsörjningen i området. Det är av yttersta vikt att stationen beaktas i samband med byggnation samt att in- och utgående kablar inte skadas i samband med projektet. Vidare ska inte framtida möjligheter för ombyggnation av stationen försvåras. Ellevio har även flera 220 kV ledningar, förlagda i tunnel i anslutning till utpekad plats, samt flera 110 kV och 33 kV kablar inom utpekat område. De framför vidare att deras anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrning, vibrationer och sättningar och utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske.

Ellevio AB påpekar att programmet innebär en utökning och förstärkning av lokalnätet för eldistribution i området. Nya nätstationer kommer behöva etableras. Ellevio lokalnät vill bli kontaktade i god tid för bestämmande av lägen för nätstationer samt

E-områden. I området finns befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningar som kan behöva flyttas i samband med exploateringar.

Svenska Kraftnät upplyser om att de avser att förlägga en 400 kV ledning Örby-Snösätra i mark strax söder om programområdet när alla tillstånd har erhållits, vilket beräknas ske senast år 2020-2021. De upplyser också om att det i området finns befintliga elförbindelser som är förlagda i en tunnel som Stockholms stad äger. Svenska kraftnät förutsätter att Stockholms stad säkerställer att eventuella planer på förändring i området inte varken påverkar tunneln eller drift, underhåll och möjlighet till förnyelse av de elkablar som är förlagda i den.

Skanova framför att de har flera markförlagda teleanläggningar med ett väl utbyggt fiber- och kopparnät med många överlämningspunkter inom området. Skanova kommer fortsatt satsa på fiberutbyggnad inom området. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Energiförsörjning, värme

Fortum värme framför att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att byggnadernas energianvändning bör studeras som en del i den fortsatta bebyggelseplaneringen, då Stockholms stad har antagit målet att vara fossilbränslefritt år 2040 och i stadens miljöprogram finns målet om en hållbar energianvändning (mål 1).

Räddningstjänst

SSBF framför att i de fall gaturummet ändras intill befintlig bebyggelse är det viktigt att säkerställa att utrymning fortfarande kan ske på betryggande sätt från befintlig bebyggelse. Med tanke på bebyggelsens art (bostäder) förutsätter SSBF att många av dessa utnyttjar brandförsvarets stegutrustning som alternativ utrymningsväg i enlighet med boverkets byggregler. Det måste därigenom säkerställas att denna möjlighet inte tas bort när gaturummet ändras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kommunaltekniska ytor

Behovet av kommunaltekniska ytor hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande där det är aktuellt.

Vattenförsörjning, spillvatten

I fortsatt detaljplanearbete och genomförande ska frågor gällande vattenförsörjning och spillvatten samordnas med Stockholm Vatten. Då det finns kännedom om att det i Liseberg finns kapacitetsbrist i ledningarna bör en VA-utredning i tidigt detaljplaneskede visa hur dessa områden ska kopplas till befintliga nät i samband med nybyggnation.

Dagvatten

En utvecklad dagvattenstrategi med en övergripande plan för omhändertagande av dagvatten ska tas fram. Fördjupade utredningar kring dagvattenhantering kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet, med åtgärdsnivåerna för dagvattenhantering förtydligas inför fortsatt detaljplanearbete.

El/Tele

Behovet av elförsörjning hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande.

Energiförsörjning

Behovet av energiförsörjning hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande.

Staden ställer genom markanvisnings- och exploateringsavtal hållbarhetskrav som alla byggherrar som får bygga på stadens mark ska uppfylla.

Avfallshantering

Möjlighet till lokalisering av stationär sopsugsanläggning ska studeras i fortsatt planarbete i samarbete med berörda aktörer.

Service, blandad stad/funktioner, skola/förskola m m

Idrottsförvaltningen konstaterar att förslaget innehåller mark för idrottsändamål men vill poängtera att den totala markytan för idrott måste inrymma minst en simhall med entré- och servicefunktioner, en fullstor idrottshall med servicefunktioner, p-ytor för handikapplatser, angöring för drift-, leverans- och skötselfordon.

Älvsjö stadsdelsnämnd vill framföra önskemålet att de nya bostäderna i Liseberg även ska planeras för att kunna innehålla LSS-boende, både i form av gruppboende och servicebostäder.

Rådet för funktionshinder finner det viktigt att stadens mål om 5% SoL- och LSS bostäder hålls i planen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd saknar ambitioner om att tillskapa arbetsplatser inom ramarna för programmet. Det lider en brist på arbetsplatser i hela stadsdelsområdet, något som detta program bör bidra till att motverka. Arbetsplatser kan bidra till en större dagbefolkning, vilket i sin tur skapar bättre förutsättningar för olika kommersiella verksamheter inom området (t.ex. lunchrestauranger och caféer).

Flera enskilda boende, bland annat genom föreningen BRIEF, framför önskemål om flera samhällsfunktioner och service, som exempelvis vårdcentral, apotek och lokal polisstation.

Någon enskild boende har lämnat synpunkter på att det är bra med fotbollsplanen och simhallen.

Någon enskild boende föreslår att man ska bygga en skatepark.

Enskilda synpunkter:

- Tycker inte att programförslaget tar upp något om hur vi som nu bor har ska kunna bo kvar i området då vår rörlighet minskar och behöver av ett tryggt boende behövs. I förslaget behandlas förskolor, skolor studenter cyklister etc , men inget om tex möjlighet till senior boende eller servicehus.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programmet för Östberga ger genom möjliggörande av ca. 2500 nya bostäder nya förutsättningar för ett utbud av service inom området. Underlaget för service ökar. Krav på lokaler i bottenvåningarna i strategiska lägen ger utrymme för ett breddat utbud. Programmet förslår även en del nya kommunala funktioner som en ny sim- och idrottshall, ny skola och nya förskolor. Det är möjligt att inrymma lokaler för äldreomsorg, gruppboenden och liknande i den nya bebyggelsen. Precisering av innehåll och lägen för dessa sker lämpligen i dialog med berörda förvaltningar och aktörer i detaljplaneskedet.

Förskolor och skolor

Utbildningsförvaltningen ser positivt på att det finns förslag på placering av en ny F-9-skola för cirka 900 elever och förslag om att placera en idrottshall i anslutning till skolan. Förvaltningen ser i dagsläget större fördelar med läge för skola i alternativ b då alternativ a antagligen innebär dyrare och mer komplexa åtgärder. De framför att det är viktigt att skolbyggnaden anpassas utifrån de funktioner, aktiviteter och myndighetskrav som gäller för skola. I en situation då alternativ a skulle genomföras så är det angeläget att

utreda om ett större tillskott av bostäder kan finansiera en dyrare skola på grund av placeringen.

Skönhetsrådet ser det som en brist att inte större ytor reserverats för förskolornas gårdar och anser inte att s.k. utsläppsgårdar är acceptabla i ett exploateringsområde av den här storleken.

Älvsjö stadsdelsnämnd framför att den föreslagna förskolan med åtta avdelningar ger fem avdelningar enligt Stadens nyckeltal vid en sådan exploatering. När det blir aktuellt med en detaljplan för området kan förvaltningen göra en översyn över aktuell befolkningsprognos och förskolekö för att bedöma behovet av antal avdelningar. Förvaltningen är positiv till att det är en friliggande förskola, vilket är att föredra framför förskolor i bottenvåningen på bostadshus. Det är viktigt att gården inte blir för liten.

Älvsjö stadsdelsnämnd framför att förskolan vid Kvarnbacken på Sjöholmsvägen med nuvarande gränsdragning mellan stadsdelarna kommer att tillhöra Älvsjö. Eftersom denna förskoleutbyggnad inte är kopplad till exploatering i Örby slott, utan föreslås byggas för det ökande behovet i Östberga, kan det vara lämpligt att ändra stadsdelsnämndens gräns så att förskolan i stället hör till Enskede-Årsta- Vantörs stadsdelsnämnd. För att underlätta förskoleplaneringen är det praktiskt att förskolan hör till den stadsdelsnämnd där upptagningsområdet finns. Som tidigare nämnt är dock förvaltningen mycket tveksam till att den kulturhistoriskt värdefulla miljön på Kvarnbacken alls bebyggs.

Trafikkontoret påpekar att riktlinjer från *Plan för säkra skolvägar* bör ligga till underlag gällande placering av skolan.

Trafikkontoret framför att föreslagen placering av skola och förskola i en brant norrsluttning kan komma att påverka tillgängligheten negativt. Även intrång och påverkan på den värdefulla naturmarken är negativ. Kontoret rekommenderar att både tillgänglighet och eventuell grönkompensation ses över i det fortsatta arbetet. I anslutning till förskolans tomt föreslås befintlig naturslänt omvandlas till park med lekplats. Platsen ligger intill brant norrsluttning med risk för skuggig lekpark, varför en alternativ plats bör studeras.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd framför att då detaljplanearbete för 220 bostäder mellan Östbergabackarna och Åbyvägen redan har påbörjats får det konsekvenser för förskoleplaneringen. Förvaltningen förespråkar att processen för att utöka befintlig förskoleverksamhet på Gläntan prioriteras, för att

tillgodose det behov av förskoleplatser som exploateringen genererar.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd framför att de 6 avdelningar som föreslås i delområde 5c hamnar utanför Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde, vilket är problematiskt med avseende på förskoleplanering. Dessa avdelningar bör därför omplaceras inom stadsdelsområdet, eftersom de är kopplade till exploatering som planeras ske där.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd framför att enligt deras nyckeltal för förskoleutveckling krävs det för programmets föreslagna exploatering på maximalt 2180 bostäder inom stadsdelsområdet 44 förskoleavdelningar. Programmet föreslår totalt 42 avdelningar inom området vilket är ett underskott på 2 avdelningar. Förvaltningen föreslår därför att programmet utökar någon/några av de utpekade förskolorna för att undvika detta underskott. De lyfter även att det inte framgår från programförslaget för Östberga hur många bostäder som har redovisats i programmet för Årstafältet, vilket leder till svårigheter att bedöma det totala förskolebehovet. Om bostäder redovisas två gånger finns det en risk att behovet av förskolor överskattas. Dessutom bör studentbostäder som byggs inte påverka det totala förskolebehovet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd efterfrågar att det för delområde 1 skrivs hur många förskoleavdelningar som är tänkt att inhysas i bottenplan på de planerade studentbostäderna. I delområde 2b förespråkar de alternativ B eftersom det tillåter ett mer sammanhängande parkrum. Samtidigt är gatunätet bättre lämpat för angöring både till förskola och till skola än i alternativ A, eftersom återvändsgränd med vändplan då undviks. För delområde 3 bör förskolans placering markeras i kartan. Dessutom bör antal avdelningar korrigeras eftersom det står fem på ett ställe och sex på ett annat.

Enskilda boende har synpunkter på placering av förskolor inom området. På Tussmöteshöjden lyfter boende att placeringen av förskolan riskerar påverka deras boendemiljö med risk för insyn och höga ljudnivåer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I mötet mellan befintlig och ny bebyggelsen föreslås en ny grundskola. Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen i mötet mellan det gamla och nya är strategiskt lämplig med närhet till flera typer och grönområden och nära den nya sim-och idrottshallen. Med hänsyn till inkomna synpunkter om säkra

skolvägar, tillgänglighet och effektiva skollokaler kommer skolans placering och utformning studeras vidare.

Strukturen i hela delområdet ska få en mer harmonisk komposition som lyfter fram och tydliggör de kulturhistoriska värden vid gravfältet, och tydligare följer och beskriver områdets topografi. Förskolegårdarnas storlek är i genomsnitt 15kvm/barn, vilket är litet i jämförelse med Boverkets rekommendationer.

Förskolegårdarna är dock i nästan samtliga fall placerade i direkt anslutning till större områden av natur- eller parkmark, vilket både påverkar den rumsliga upplevelsen av gårdarna, och möjliggör ett enkelt tillgängliggörande av större ytor för barnen även vid kortare utflykter.

Programhandlingen ska förtydligas med antal förskoleavdelningar per delområde i de fall då oklarheter föreligger.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen framför att det är positivt att ett socialt perspektiv finns med. Detta bör beaktas och redovisas tydligare. De saknar bland annat en social konsekvensbeskrivning och metodbeskrivning för boendedialogen. De utgår ifrån att satsningar finns medräknade i Stadens budget!

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att arbeta med ett särskilt hänsynstagande till social hållbarhet var ett tidigt medskick från stadsbyggnadsnämnden i samband med att programarbetet startades.

Projektgruppen har under arbetets gång haft stöd i frågor kring social hållbarhet. Arbetet har även skett i samarbete med Enskede/Årsta/Vantör stadsdelsförvaltning, som inom ramen för sitt Lokala utvecklingsprogram haft en omfattande medskapandedialog med boende och verksamma i Östberga. Mer att läsa om dialogen finns på <http://www.stockholm.se/samverkanostberga>

Delområden

Delområde 1 – Centrala Östbergahöjden

Trafikkontoret anser att föreslagna åtgärder för att attrahera och stärka detta det som omväxlande kallas Centrumstråk och Huvudstråk inte är tillräckliga, varför kontoret önskar att ytterligare åtgärder ses över i det fortsatta arbetet.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd önskar att det skrivs ut antal förskoleavdelningar som är tänkt att inhysas i bottenplan på de planerade studentbostäderna.

Stadsmuseet anser att eventuell ny bebyggelse; ett allaktivitetshus, Ädelstenens förskola, kompletteringsbebyggelse utmed Östbergabackarnas södra sida, innebär en stor förändring av dagens enhetliga stadsbild. Ny bebyggelse måste utredas noga vad beträffar antal hus liksom placering, volymer, höjd och typologi. De anser vidare att befintlig takfotshöjd på fyra våningar måste hållas och husen anpassas till befintligt planmönster. För tät bebyggelse, högre byggnader eller vinkelbyggda huskroppar är olämpligt och minskar viktig balans mellan hus och grönska, liksom möjligheterna att i framtiden tolka ursprunglig bebyggelsemiljö.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att stärka Östbergas lokala centrum kommer ske både inom befintlig struktur och genom nybyggnation. Under 2018 tar ett allaktivitetshus, ett medborgarinitiativ som genomförs av stadsdelsförvaltningen i Enskede/Årsta/Vantör, plats i befintliga lokaler vid Östberga torg, något som förväntas stärka centrum som mötesplats och målpunkt. Kompletterande bebyggelse längs Centrumstråket kommer till viss del kunna ske på stadens mark, men här finns även utrymme för tomträttsinnehavare att utveckla och komplettera sina fastigheter. Det är viktigt att den tillkommande bebyggelsen stärker centrums funktion, med lokaler i bottenvåningen som möjliggör verksamheter. Genom fortsatt samverkan mellan stadens förvaltningar, boende och verksamheter kan centrum stärkas.

Tunnelbanestations placering är inte beslutad, men staden förespråkar i dialog med trafikförvaltningen, som ansvarar för tunnelbanans utbyggnad, en placering vid Östberga torg.

Delområde 2a – Årstafältet södra

Länsstyrelsen anser att det inte är lämpligt att planlägga fornlämning som skolgård.

Trafikverket framför att det bör övervägas att ta bort ett eller flera kvarter som finns föreslagna allra närmast Huddingevägen då det med miljö-, säkerhets- och hälsorisker generellt sett är ytterst svårt att tillskapa bra boendemiljöer i sådana lägen.

Trafikkontoret menar att föreslagen placering av skola och förskola i en brant norrsluttning kan komma att påverka tillgängligheten negativt. Även intrång och påverkan på den värdefulla naturmarken är negativ. Kontoret rekommenderar att både tillgänglighet och eventuell grönska ses över i det fortsatta arbetet. I anslutning till förskolans tomt föreslås befintlig naturslänt

omvandlas till park med lekplats. Platsen ligger intill brant norrsluttning med risk för skuggig lekpark, varför en alternativ plats bör studeras.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd förespråkar alternativ B eftersom det tillåter ett mer sammanhängande parkrum. Samtidigt är gatunätet bättre lämpat för angöring både till förskola och till skola än i alternativ A, eftersom återvändsgränd med vändplan då undviks.

Stadsmuseet anser att föreslagen exploatering med storgårdskvarter i 6-8 våningar har negativ påverkan på viktiga kulturhistoriska värden, såsom Göta landsvägs historiska vägmiljö, resterna av äldre odlingslandskap och anlagt parklandskap i den norra delen av delområdet. Den nya bebyggelsens täta planmönster och byggnadshöjd minskar upplevelsen av historisk topografi med starka karaktärsskapande nivåskillnader och öppna utblickar och kommer även att skymma Östbergas bebyggelsesilueett från Årstafältet. En öppnare kvarterstruktur hade varit att föredra som på ett bättre sätt anslutit till 1960-talets bebyggelsemiljö i Östbergahöjden. Nordligaste delens sim- och idrottshall bedöms på grund av något lägre skala och friliggande placering inte i samma utsträckning negativt påverka möjligheten att avläsa topografi och kulturlandskap.

Stadsmuseets synpunkter i delområde 2a gäller även för alternativ b, med skillnaden att museet ser positivt på att det nordligaste storgårdskvarteret utgår och ersätts av skola i detta läge. Påverkan på Göta landsvägs historiska vägmiljö, befintlig fornlämning och äldre kulturlandskap blir mindre än i 2a. Tillsammans med tillkommande sim- och idrottshall skapas ett stadsbildmässigt "släpp" med lägre byggnadshöjd som är välgörande för upplevelse och historisk förståelse av landsvägen, landskapsrum och Östbergahöjdens siluett.

Samfundet St Erik vill understryka de många landskapliga värden som är kopplade till den skogsbevuxna landformen som utgörs av Hemskogen och dess fortsättning i Kvarnbacksskogen. Ur stadsbildssynpunkt utgör siluetten ett stort identitetsskapande värde från den kommande stadsdelsparken. Skogen utgör även ett viktigt och uppskattat strövområde som länkar de närliggande stadsdelarna. Även ur denna aspekt innebär förslaget både en okänsligt murlik inramning av Östbergahöjden och avskärmning av Årstafältets kommande stadsdelpark.

Enskilda synpunkter:

- Husen inte bli högre än 4 våningar. Blir en barriär, vägg mot Årstafältet, parken.
- Som planen ser ut nu så blir det en mur som delar av nuvarande Östberga och Årstafältet.
- Oro över höjden på höghuset och simhall som placeras nedanför Harplingegränd 76. Vi har en fin utsikt som riskerar att försvinna. Lägenhetsvärde riskerar att minska. Går det att sänka höjden på dessa hus kanske?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer den föreslagna skalan riktig på platsen, men ser att utformningen kan göras i en struktur som är mer följsam gentemot topografin. En ny struktur, som bättre beskriver landskapets topografi och stärker Östbergavägens funktion som stadsgata ska tas fram. Detta ger också möjligheter att på ett bättre sätt möta miljön kring de kulturhistoriskt intressanta områdena vid fornlämningen Brännkyrka 27:1 samt Göta landsväg. En ny placering för skola studeras också i samband med detta. Det kvarter som är illustrerat närmast Huddingevägen utgör en tydlig entré till området. Staden har sedan 2018 en ny Översiktsplan där Huddingevägen är utpekad som ett urbant stråk. Kompletterande bebyggelse längs Huddingevägen studeras vidare. Ytor för sim- och idrottshall studeras närmare i detaljplaneskedet då ett program för funktionen tas fram. Programhandlingen förtydligas med vilka naturvärden som finns på platsen för att tydligare kunna fungera som underlag till fortsatt planering.

Delområde 2b – Tussmötevägen

Stadsmuseet har inga synpunkter på den föreslagna bebyggelsen i detta delområde.

Ett stort antal boende, bland annat genom Brf. Tussmötet, framför synpunkter kring ökad trafik, grönytor som försvinner, risk för insyn och skuggning och placering av förskola i denna del.

- Varför denna förtätning av bostäder? Människor måste ha gröna platser att röra sig i för att kunna leva ett gott liv. Hade vi vilja ha en massa hus runt oss, så hade vi valt att bo i innerstan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholms stad växer och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver befintliga områden förtätas och nya bebyggelseområden utvecklas, vilket måste och kommer att ske inom alla stadsdelar i Stockholm.

Ett stort antal boende vänder sig mot den föreslagna bebyggelsen vid Tussmöteshöjden, men stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen fortsatt kan utredas för bostäder. Byggnadernas placering och utformning, liksom förskolans läge i relation till befintlig bebyggelse, kommer studeras närmare under detaljplaneskedet. Då studeras även eventuella skuggningseffekter, risk för insyn och annan påverkan på befintliga bostäder närmare. Den nya bebyggelsen bör även studeras tillsammans med eventuella kompletteringar längs med Huddingevägen inom ramen för stadens arbete med urbans stråk.

Delområde 3 – Årstafältet västra

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ser positivt på att det i delområde 3 föreslås en förlängning av centrumstråket ner till Årstafältet. För delområde 3 bör förskolans placering markeras i kartan. Dessutom bör antal avdelningar korrigeras eftersom det står fem på ett ställe och sex på ett annat.

Stadsmuseets synpunkter för delområde 2a gäller även här beträffande negativ påverkan på upplevelsen av historisk topografi, samt i synnerhet i den södra delen, på rester av odlingslandskap och anlagt parkstråk. Områdets norra och mittersta del har redan påverkats t.ex. genom storskaliga vägdragningar. I söder förordar Stadsmuseet en sänkning av byggnadshöjderna med hänvisning till att det skulle göra Östbergahöjdens enhetliga 1960-talssiluett fortsatt läsbar från Årstafältet. En öppnare kvartersstruktur än förslaget storgårdskvarter hade på ett bättre sätt anslutit sig till intilliggande bebyggelse i Östbergahöjden. Lamellhusen väster om Östbergabackarna riskerar att upplevas som en skärm vilken omöjliggör siktlinjer och genomsyn i slutningen mot Östbergahöjden. Här förordar stadsmuseet indragna punkthus.

Flera enskilda boende framför att de nya husen blir för höga.

Enskilda synpunkter:

- För att skapa en samhörighet och integration mellan ny bebyggelse och befintlig är det viktigt att knyta ihop huset vid berget vid Sibbarpsgränd 39 med befintliga hus. Detta genom att titta på möjligheterna att vända ingångar, trädgårdar, terrasser och broar på de övre planen åt Sibbarpsgränd.
- För att ha barnperspektivet och samtidigt tänka säkerhet bör en titta på hur pulkaåkning kan möjliggöras i den del av nuvarande pulkabacke som kommer att förbättra att knyta ihop Sibbarpsgränd med ny gata vid Östbergavägen.

- Jag vänder mig starkt emot de sexvåningshus ni planerar nedanför våra radhus nordvästra Östberga. Det kommer att bli som en vägg där Östberga verkligen avskiljs mot nya Årstafältet. Förutom denna mur lämnar ni väldigt lite grönområde kvar här nedanför slänten. Jag förstår behov av hus men bygg låga hus och låt husen smälta in med våra hus så att områdena byggs ihop även i denna del av området istället.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Föreslagen bebyggelse i delområde 3 utgör den byggda kopplingen mellan den nya kvartersbebyggelsen på Årstafältet och den befintliga boendemiljön på Östbergahöjden.

Skalan förslås trappas ned vid befintlig bebyggelse, för att sedan möta upp vid Östbergavägen med en sektion som har likartad skala på bägge sidor om vägen. Östbergavägen omvandlas från dagens trafikled till en stadsgata med plats för fotgängare och cyklister i ett tydligt offentligt rum med ett aktivt stadsliv och lokaler i bottenvåningarna.

Sedan samrådet har ett par förutsättningar ändrats i denna del. Stockholm stad har skaffat sig möjligheter att förfoga över marken inom Postgården 2,1 och 4,1, som ligger i direkt anslutning till programområdet. Beslut om att ingen tvärbana skall dras genom Årstafältet har resulterat i att den Västra huvudgatan i Årstafältet ges en något ändrad dragning. Dessa omständigheter ger nya förutsättningar i de nordöstra delarna av programområdet, och en ny struktur för denna del arbetas fram under våren 2018.

Ytterligare utredningsarbete ska ske för att se om den pumpstation som Stockholm vatten och avfall har inom området går att inrymma inom en bebyggelsestruktur då den är kostsam att flytta.

Den nya bebyggelsens utformning studeras vidare i detaljplaneskedet, där mötet med befintlig bebyggelse särskilt studeras i form av skala, siktlinjer och sammanhållet gaturum.

Delområde 4a – Västra Liseberg

Stadsmuseet bedömer att både delområde 4a och 4b är ganska tåliga för förändringar, och lämnar därför inga specifika synpunkter. Landskapet har förändrats i och med Åbyvägens framdragning på 1960-talet. Äldre kulturlandskap har lämnat få konkreta spår, inslagen av anlagd park är relativt begränsade.

Ett stort antal boende i Liseberg, bland annat genom Lisebergs villaförening och namnlistor med 137 respektive 60

namnunderskrifter, framför synpunkter kring att ny bebyggelse inte passar in (höga flerbostadshus), att trafikmängder riskerar öka med nya bostäder samt att det finns risk för ökad genomfartstrafik. Många menar att det redan idag är svårt att få tag i en parkeringsplats, och menar att det med ny bebyggelse kommer att bli ännu svårare. Ny bebyggelse kommer även skapa ytterligare belastning på befintlig infrastruktur, särskilt för att hantera dagvatten med risk för översvämning. Grönytorna är de enda gemensamma grönytorna som finns i Liseberg, och dessa försvinner med och ersätts med ökad insyn och skuggning.

Flera boende i Liseberg är helt emot bebyggelse där, medan andra föreslår en mindre bebyggelse som exempelvis radhus och flerbostadshus i max två våningar och inte bygger på alla grönytor.

Enskilda synpunkter:

- Bostäderna förläggs på område där barnen leker både vinter och sommar, en "pulkabacke".
- Planerade 5-våningshus passar inte alls mot befintlig byggnation.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Området mellan Liseberg och Åbyvägen föreslås bebyggas med flerbostadshus, i en något högre skala ut mot Årbyvägen (fem våningar), och en lägre skala (fyra våningar) mot den befintliga radhus- och villabebyggelsen.

Området som består av natur och parkmark har i utredningsskedet bedömts ha begränsade rekreativa värden. Flera boende i området beskriver dock området som rekreativt viktigt. Ekologiska värden finns framför allt i de norra delarna av området. Ett stort antal boende vänder sig mot den föreslagna bebyggelsen i västra Liseberg, men stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen fortsatt kan utredas för bostäder. Genom att bebygga platsen med flerbostadshus kompletteras bostadsbeståndet i området.

Programhandlingen beskriver en övergripande idé för kompletteringen. Dock behöver mötet med den låga enfamiljshus bebyggelsen fortsatt studeras noga gällande husens placering, skala, risk för insyn, skuggning, mötet med det gröna etc.

För att möjliggöra en bättre boende miljö kan även möjligheten att flytta och förlägga trafiken längs Lisebergsvägen till Västberga Allé för en samlad trafikföring och en skyddad miljö mellan flerbostadshusen och radhusen utredas i det fortsatta arbetet.

I samband med att nya bostäder byggs så behöver även den tekniska infrastrukturen byggas ut. Fortsatt dialog med ansvariga ledningsägare kommer ske tidigt i detaljplanearbetet. Förskolans placering och storlek kommer fortsatt utredas, och nya bostäders

påverkan på trafiken utreds vidare i detaljplaneskedet. Samtidigt studeras vilka gator som eventuellt öppnas upp eller stängs för genomfartstrafik.

Delområde 4b – Åbyvägen

Trafikverket framför att det noggrant bör analyseras hur ytterligare väganslutningar till Åbyvägen påverkar dess kapacitet och framkomlighet.

Stadsmuseet bedömer att både delområde 4a och 4b är ganska tåliga för förändringar, och lämnar därför inga specifika synpunkter. Landskapet har förändrats i och med Åbyvägens framdragning på 1960-talet. Äldre kulturlandskap har lämnat få konkreta spår, inslagen av anlagd park är relativt begränsade. Ny gatukoppling i norr mot Åbyvägen är möjlig ur kulturhistorisk synvinkel.

Stadsmuseet anser att uträtning och flyttning av Östbergabackarnas norra sträckning är möjlig, om detta sker med hänsyn till befintliga kulturhistoriska värden, i synnerhet när det gäller mötet med de viktiga inre parkstråken i Östbergahöjden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har under 2018 tillsammans med flera av stadens förvaltningar fortsatt studerat hur bussföring kan ske över Årstafältet vilket minskar behovet av en direkt busskoppling till Åbyvägen, och en ny koppling är eventuellt överflödigt. Frågan utreds vidare i dialog med trafikförvaltningen som ansvarar för kollektivtrafiken.

Risk- och bullerutredningarna skall kompletteras för att utgöra ett samlat underlag inför fortsatt planering.

Delområde 5a – Västra Östbergabackarna

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ser positivt på den exploatering som föreslås i slänten mot Lisebergsparken eftersom den stärker kopplingen mot Östbergabackarna och tillgängliggör parkstråket.

Stadsmuseet framför att här är odlingslandskapet och inslagen av anlagd park i stort begränsade till den södra delen. Området är därför relativt tåligt för föreslagna förändringar. Uppbruten bebyggelse lämnar vissa möjligheter till genomsikt. Hushöjderna får inte överskrida takfotshöjden i själva Östbergahöjden på andra sidan Östbergabackarna. I framtida arbete är det särskilt viktigt att anpassningen till det fortfarande avläsbara kulturlandskapet i Lisebergsparkens södra del särskilt noga studeras.

Flera enskilda boende vill stoppa nya bostäder vid Lisebergsparken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den föreslagna bebyggelsen utgör en viktig del i att knyta samman nivåerna mellan höjden i Östberga och dalsänkan mot Liseberg, och kommer bidra positivt till gatumiljön vid Östbergabackarna. De föreslagna bostäderna kommer angöras från Östbergabackarna då ingen motorfordonstrafik föreslås i dalgången. Istället föreslås dalen utvecklas till ett samlande parkrum. Den tillkommande bebyggelsen skall ha tydliga framsidor med entréer även mot dalgången.

På platsen finns ekologiska värden kopplade till det spridningssamband i östvästlig riktning som löper mellan Hemskogen och Solbergaskogen, och fortsatt hänsyn till det skall tas vid närmare studier av de nya byggnadernas placering, utformning och vid byggnationen.

Förutom byggnadsvolymer kompletteras platsen med tvärgående kopplingar i form av trappor och ramper.

Delområde 5b – Parkstråksslänten

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd ser positivt på den exploatering som föreslås i slänten mot Lisebergsparken eftersom den stärker kopplingen mot Östbergabackarna och tillgängliggör parkstråket.

Stadsmuseet anser att de föreslagna nya punkthusen minskar delområdets karaktär av stadsdelsavskiljande grönstråk, och påverkar negativt upplevelsen av Lisebergsparken. Östbergahöjdens sammanhållna siluett skymms delvis, och föreslagen våningshöjd överskrider på ett olämpligt sätt 1960-talsbebyggelsens. De nya husen och deras placering har negativa effekter på upplevelsen av intilliggande gångvägsparti, liksom huvudgångstråket i parkmiljö som leder in i Östbergahöjden. Stadsmuseet anser att den föreslagna bebyggelsen bör utgå.

Brf. Årsta Park ifrågasätter höjden på de nya husen och vill att man ser över placeringen av 6-våningshusen. De anser att ny bebyggelse borde vara lägre än befintlig bebyggelse. De framför bland annat synpunkter kring insyn och utblickar som försämras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bebyggelsen längs Östbergabackarna kan på ett positivt sätt stärka gatumiljön och rumsligt hjälpa till att knyta de olika marknivåerna i slänten. Stadsbyggnadskontoret anser att den tidigare föreslagna skalan bör sänkas för att bättre harmoniera med rådande skala på

platsen. Placering och utformning av byggnadsvolymer och fönster utreds vidare i detaljplaneskedet. Då studeras även insyn, skuggningseffekter gentemot befintliga grannfastigheter.

Delområde 5c – Sjöholmsvägen

Trafikförvaltningen SLL tycker det är positivt att Sjöholmsvägen öppnas för kollektivtrafik. Men främst planerar SLL att trafikera Östbergabackarna, Östbergavägen och nya gatan som förbinder Åbyvägen och Östbergabackarna

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd framför att de 6 förskoleavdelningar som föreslås i delområde 5c hamnar utanför Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsområde, vilket är problematiskt med avseende på förskoleplanering. Dessa avdelningar bör därför omplaceras inom stadsdelsområdet, eftersom de är kopplade till exploatering som planeras ske där.

Älvsjö stadsdelsnämnd och Älvsjö Miljöråd är mycket tveksamma till att bebygga Kvarnbacken, som är en kulturhistorisk miljö. Finns en fornlämning där som inte markerats i programmet. Även höga naturvärden här.

Stadsmuseet anser att föreslagen ny bebyggelse får vissa negativa konsekvenser för upplevelsen av Göta landsväg, liksom för historisk avläsbarhet och tidstypisk gestaltning i parkstråket mellan Gamla Östberga och Östbergahöjden. Förskolans gård påverkar negativt upplevelsen av intilliggande kulle, med sina historiska kvarnlagén.

Stadsmuseet ser dock positivt på att de nya husen uppförs i två våningar och alltså blivit lägre i förhållande till tidigare förslag. Detta bidrar till att begränsa de negativa kulturhistoriska effekterna, till vilket kommer att husen föreslås bli indragna från Göta landsväg vilket ytterligare minskar konsekvenserna för platsens kulturvärden.

Stadsmuseet förstår behovet av att skapa nordsydliga kopplingar som bidrar till att bryta Östbergas isolering. Att göra om gång- och cykelvägen i Sjöholmsvägens förlängning till en körbar gata är dock mycket problematisk ur kulturhistorisk synvinkel eftersom det förändrar upplevelsen av Göta Landsväg. Här är det särskilt viktigt att en eventuellt tillkommande väg får en så liten påverkan som möjligt på kulturmiljön, genom begränsning av vägbredd och betoning av gestaltningsfrågorna.

Flera enskilda boende är negativa till att öppna gång- och cykelvägen från Sjöholmsvägen för biltrafik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kvarnbacken utgör den högsta punkten för Göta Landsväg i området, och här stod som namnet gör gällande tidigare kvarnar. Platsen är en fin utsiktspunkt. Trots de kulturmiljövärden som är förknippade med platsen så tror stadsbyggnadskontoret att det går att utreda bebyggelse längs Sjöholmsvägen och dess nya förlängning upp mot Östbergabackarna. Den föreslagna skalan är 4 våningar. Den i programförslaget föreslagna förskolan inom området förslås dock flyttas till en annan lokalisering för att tydligare bevara höjdens publika karaktär och allmänhetens tillgång till platsen.

Genom att öppna upp Sjöholmsvägen för motortrafik möjliggörs genare busstrafik i området. Gatans utformning, och mötet med Göta landsväg studeras närmre i detaljplaneskedet.

Olägenheter för grannar

Flera enskilda boende framför synpunkter kring hur programförslaget kommer innebära stora negativa effekter för dem genom bland annat förändrade ljusförhållanden, insyn och förändrade utsikter, värdeminskning av deras fastighet eller lägenhet, ökad trafik, förändrad ljudmiljö genom mer buller och ljud från nya förskolor.

Flera enskilda boende uttrycker även oro för att befintlig infrastruktur för exempelvis avlopp och dagvatten redan idag har problem, vilka kommer förvärras om programförslaget byggs ut.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholms stad växer och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver befintliga områden förtätas och nya bebyggelseområden utvecklas, vilket måste och kommer att ske inom alla stadsdelar i Stockholm. Detta kommer i vissa fall leda till ökad insyn och skuggning av befintlig bebyggelse. Avvägningar har under programarbetet gjorts mellan åtgärder som kan bidra till stadens mål om en sammanhängande stad med fler bostäder och utvecklade offentliga rum, och eventuell påverkan på enskilda fastigheter. Nya byggnaders placering och utformning, och dess påverkan på intilliggande bebyggelse studeras närmare under detaljplaneskedet.

Övriga frågor**Genomförande**

Trafikverket påpekar att innan några byggnadsåtgärder som berör statlig allmän väg påbörjas, ska ritningar granskas och godkännas av Trafikverket. Därefter ska eventuellt avtal tecknas mellan staden

och Trafikverket. Trafikverket har ingen möjlighet att åta sig några kostnader med anledning av programmets genomförande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att man bör ta tillvara tidigare erfarenheter från t. ex. Norra Djurgårdsstaden och Årstafältet för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Förvaltningen anser att den fortsatta planeringen bör tillvarata stadens erfarenheter för en hållbar stadsutveckling. Förvaltningen tar upp energianvändning och bygglogistikcenter som två exempel som bör ha betydelse för det fortsatta detaljplanearbetet och genomförandet inom programområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Organisatoriskt så kommer staden fortsättningsvis arbeta med Årstafältet och Östberga som ett projekt, med möjlighet till många samordningsvinster. Frågan om ett bygglogistikcenter och andra samarbetsmöjligheter inom ramen för genomförande studeras vidare.

Frågor utanför programområdet

Några enskilda har i samrådet för programmet för Östberga framfört synpunkter om Årstafältet och bland annat att Årsta Golf bör bevaras.

Några enskilda framför önskemål att Årstafältet sparas i större utsträckning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Årstafältet park ingår inte i programområdet och har en gällande detaljplan (P2011-03366) som reglerar dess användning.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Inkomna synpunkter visar att det överlag ses positivt med ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i Östberga.

Samtidigt framförs att det finns utmaningar i programförslaget avseende den övergripande trafiksituationen, påverkan på rekreations- och naturvärden samt anpassning av ny bebyggelse till den kulturhistoriska miljön i relation till befintlig bebyggelse, grönområden och fornlämningar.

Utifrån områdets förutsättningar med ett geografiskt centrumnära läge och pågående utveckling av Årstafältet i direkt anslutning, ser stadsbyggnadskontoret att det är motiverat att gå vidare med planering inom programområdet. Fortsatt utredningsarbete inom respektive detaljplaneprojekt kommer att ge nödvändiga underlag för att hantera utmaningar och konsekvenser. Det finns goda förutsättningar att med utgångspunkt i programförslaget vidareutveckla bebyggelsestrukturen för att skapa varierade stads- och boendemiljöer med god kvalitet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att några större revideringar av programförslaget efter programsamrådet inte kommer att krävas. Justeringar i strukturen behövs i de östra delarna av programområdet för att anpassa strukturen efter nya förutsättningar mot bebyggelsen på Årstafältet och finna ett mer harmoniskt förhållningssätt till topografi och kulturmiljö mot parken vid Årstafältet. Bebyggelsestrukturen kommer även framledes behöva vidareutvecklas i fortsatt planarbete med hänsyn till olika aspekter.

De inkomna synpunkterna från remissinstanser och privatpersoner ger en bra grund för fortsatt arbete och för vilka frågor som ska hanteras och studeras närmare i fortsatt detaljplanearbete. Programhandlingens innehåll kommer att kompletteras och förtydligas för vissa delar. I följande avsnitt redogörs för föreslagna kompletteringar av programhandlingen samt förslag till utredningar inför fortsatt detaljplanearbete inom programområdet.

Föreslagna kompletteringar inför godkännande

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet samt delvis nya förutsättningar i form av strukturella förändringar i bebyggelsen på Årstafältet föreslår stadsbyggnadskontoret att programhandlingen kompletteras och förtydligas för vissa delar enligt nedan:

- Utredningarna om risk och buller kompletteras för att säkerställa att samtliga risk- och bullerkällor som påverkar programområdet är beskrivna.
- Programhandlingen kompletteras med visst förtydligande kartmaterial
- I förekommande fall kompletteras vissa delområden med förtydligande beskrivning av naturvärden, antal förskoleplatser, fornlämningar etc.
- En reviderad struktur redovisas i de östra delarna av programområdet mot Årstafältet. Dels har nya förutsättningar möjliggjort en bättre sammanlänkning i de norra delarna, och i söder föreslås bebyggelsen mellan stadsparken vid Årstafältet och Kvarnbacken tydligare följa landformen och beskriva topografin på platsen.
- Huddingevägen redovisas som ett urbant stråk med kommande kompletteringsmöjligheter
- Åtgärdsnivåerna för dagvattenhantering förtydligas inför fortsatt detaljplanearbete.
- Ställningstaganden mellan stadsutveckling och kulturmiljö som gjorts i programhandlingen utvecklas och förtydligas.

Föreslagna utredningar i samband med fortsatt detaljplanearbete

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet och en sammanvägning av motstående intressen finns behov av att vissa frågor studeras vidare i det fortsatta detaljplanearbetet. Programförslaget redogör för detta, men det kan med fördel förtydligas. En del av frågorna behöver studeras samlat för ett större område, men vissa frågor kan hanteras inom respektive detaljplaneprojekt enligt förslag nedan. Organisatoriskt så kommer stadsbyggnadskontoret efter avslutat programarbete att arbeta samlat med frågor som rör Årstafältet och Östberga inom ramen för ett projekt. Detta ger stora samordningsfördelar och möjliggör ytterligare för en helhetssyn i planeringen.

Följande frågor studeras i huvudsak för större delar av området alternativt för hela programområdet.

- Gatustruktur och höjdsättning för delområden
- Fortsatt samordning med trafikförvaltningen vid Stockholms Läns Landsting för effektiv och gen busstrafik genom Årstafältet och Östberga
- Utvecklad dagvattenstrategi med en övergripande plan för omhändertagande av dagvatten
- Strategier för ekosystemtjänster

Följande frågor studeras inom de områden och detaljplaneprojekt som berörs:

- Bebyggelsestruktur och gatustruktur
- Vid Liseberg utreds strukturen vidare med möjlighet att studera om trafiken på Lisebergavägen kan förläggas till Västberga Allé
- Risk- och bullerfrågorna
- Vid behov ta fram kompletterande underlag kring fornlämningar och kulturhistoriska värden
- Förutsättningar för geoteknik och föroreningar utreds och beskrivs
- Relationen till befintlig bebyggelse vid utformning och placering av den nya bebyggelsen
- Parkeringstal och strategisk hantering av parkering i respektive delområde
- Sjöholmsvägens förlängning ur trafik- och kulturmiljöhänseende
- Skolans placering och idrottshallens program och behov av ytor
- Övergripande formulerade mål för social hållbarhet omhändertas och formuleras vidare specifikt i respektive detaljplan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående kompletteringar och förslag till utredningar i kommande detaljplanarbete innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Anna Lina Axelsson
planchef

Sara Almén
stadsplanerare