

## **Samrådsredogörelse – Bilaga 1**

### **Inkomna yttranden remissinstanser**

### **Program för Östberga, i stadsdelen Östberga, Dp 2015-08443**

#### **Innehåll**

<b>Innehåll .....</b>	<b>1</b>
<b>Läsanvisning .....</b>	<b>1</b>
<b>Inkomna yttranden och synpunkter .....</b>	<b>2</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar: .....	24
Övriga remissinstanser .....	58

#### **Läsanvisning**

I samrådsredogörelsens huvuddokument redovisas inkomna yttranden från remissinstanser, föreningar, intressegrupper och enskilda med stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstaganden. I huvuddokumentet är synpunkterna är sammanfattade och besvarade ämnesvis för att ge en bra överblick.

I denna bilaga redovisas inkomna yttranden från remissinstanser i sin helhet. Länkar, bilder och politiska särskilda yttranden är inte med i dessa bilagor. För dessa hänvisas till originalen. För originalen till yttrandena hänvisas till diariet Public, eller planakten för projektet, dnr 2015-08443. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

## **Inkomna yttranden och synpunkter**

Statliga och regionala myndigheter och förbund

### **Länsstyrelsen (208)**

Förslag till planprogram har översänts till Länsstyrelsen för samråd. Programmet innehåller ca 2 500 bostäder. Det visar hur offentliga platser inom området ska rustas och utvecklas samt lyfter fram Lisebergsparken som ett sammanhållande parkstråk.

Ett planprogram utgör ett tidigt skede inför detaljplaneskedet som regleras i 5 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Eftersom det är frivilligt för kommunen att upprätta ett planprogram och avsikten med ett program bl.a. är att få fram synpunkter innan kommunens ställningstaganden blivit allt för låsta, blir de synpunkter som Länsstyrelsen för fram i detta skede endast rådgivande oavsett om synpunkterna tillhör de prövningsgrunder som Länsstyrelsen har i detaljplaneprocessen eller ej.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen tagit emot synpunkter från SGI i yttrande daterat 2017-08-25 samt från Trafikverket i yttrande daterat 2017-09-08. Länsstyrelsen har också tagit del av Trafikförvaltningens yttrande, daterat 2017-08-29.

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, och i yttrandet följer Länsstyrelsens synpunkter som syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen.

### **Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen senare har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL vid detaljplaneskedet.

### **Riksintresse för kommunikationer och totalförsvaret enligt 3 kap miljöbalken**

#### *Väg och järnväg*

Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter att det av planhandlingarna behöver framgå att RV 75, Södra länken, och väg 226, Huddingevägen, är utpekade som riksintressen för kommunikationer av särskild betydelse för regional och interregional trafik. RV 75 ansluter till utpekad kombiterminal av riksintresse. Programområdet ingår i Södra länkens influensområde. Västra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer, ingår i TEN-nätet som är av internationell betydelse samt ingår även i det strategiska godsnetet. Älvsjö godsbangård i anslutning till Älvsjö kombiterminal samt växlingsbangården Stockholm-Årsta med anslutning till kombiterminal och distributionscentraler, är utpekade som riksintressen för kommunikationer. Terminalen har anslutning till Västra stambanan och vägarna E4/E20, och är en av landets största. Utpekandet av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

I kommande planering behöver kommunen beskriva riksintressena och redovisa hur planförslagen ska utformas för att inte påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av kommunikationsanläggningarna.

#### *Luftfart och totalförsvaret – höga byggnader*

Om kommande planförslag kommer att möjliggöra för nya byggnader högre än 20 meter över marknivå behöver kommunen i ett tidigt skede samråda med Luftfartsverket (LFV), och vid behov beställa en flyghinderanalys. Höga byggnader kan i vissa fall påverka luftfartens tekniska system. Om planen medger att byggnader eller anordningar får bli högre än 45 meter över mark ska samråd också ske med Försvarmakten.

### **Miljökvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering**

Informationen om vattenkvalitetsfrågor är mycket begränsad. Även om miljökvalitetsnormer, MKN, nämns i programförslaget, görs ingen beskrivning vad det innebär för exploateringen. På s 82, under rubriken Miljömässiga förutsättningar, anges att en dagvattenutredning i detaljplaneskedet ska redovisa

åtgärdsbehov för att MKN ska kunna följas. Länsstyrelsen anser att det med fördel redan i planprogrammet kan tas fram en övergripande plan för vattnets omhändertagande samt att det kan anges vilka effekter programmets exploatering kan ha på vattenkvaliteten i omkringliggande berörda vattenförekomster. Fördelen är då att eventuella behov av gemensamma åtgärder kan fastställas i ett tidigt skede, vilket kan underlätta hantering av dagvattenfrågorna i varje enskild detaljplan.

I planprogrammet behöver en tydlig beskrivning av MKN för vatten, berörda vattenförekomster och dagens avvattningsfinnas med. Vattenytor saknas 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.

### **Hälsa och säkerhet**

#### *Markföroreningar*

I EBH-stödet finns sju konstaterat eller misstänkt förorenade områden registrerade inom programområdet. Två av dessa är nedlagda kemptvättar som kan ha släppt ut klorerade lösningsmedel. Flyktiga ämnen kan på längre sikt utgöra en risk för människors hälsa i inomhusmiljön. Markarbeten som utförs kan öka riskerna för läckage av annars stabila föroreningar. Detta kan ske genom att ytor frigörs för syre och nederbörd samt att en omblandning sker.

Länsstyrelsen efterfrågar att kommunen till nästa planskede utför en miljöteknisk markundersökning. Utredningen bör bl.a. omfatta klorerade lösningsmedel och andra flyktiga ämnen samt innehålla en riskbedömning. Om risk visas föreligga bör det i planhandlingarna framgå hur kommunen avser att säkerställa att risken för människors hälsa och miljön minimeras.

Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen bör utredas i ett tidigt skede i planprocessen. Detta för att undvika försenad detaljplaneprocess samt för att minska risk för spridning och

exponering av föroreningar vid markingrepp och förändrad markanvändning.

Förorenade områden där spridningsförutsättningar kan förändras av stigande havsnivåer och extrem nederbörd p.g.a. klimatförändringar bör också uppmärksammas. Klimatförändringar kan leda till en ökad grund- och ytvattennivå som kan medföra ökad utlakning av föroreningar.

Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### *Geoteknik*

I planbeskrivningen anges att en mer detaljerad geoteknisk undersökning ska genomföras längre fram i processen. Enligt PBL åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risk för ras, skred, översvämning och erosion. I detaljplaner ska det vara klarlagt 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.

Länsstyrelsen har skickat planprogrammet på remiss till SGI, Statens Geotekniska Institut. Deras yttrande bifogas i sin helhet, men sammanfattningsvis anger de att planprogrammet behöver kompletteras med geotekniska/geologiska förutsättningar samt en strategi för hur detta ska hanteras i detaljplanearbetet.

Länsstyrelsen vill också upplysa om att SGU, SGI och MSB gemensamt har tagit fram ett underlag som visar förutsättningar för skred i finkorniga jordarter. Underlaget kan användas i tidiga skeden av planprocessen för stabilitetskartering och riskbedömning. I kartvisaren kan ses att delar av programområdet pekas ut som aktsamhetsområden; de områden där det finns förutsättningar för att skred i finjord kan ske. Informationen är tänkt att användas för att peka ut områden där ytterligare bedömningar och undersökningar kan behöva tas fram. Länsstyrelsen vill meddela att detta underlag finns att tillgå kommunen här:

<http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/#>

*Risker från transport av farligt gods samt kombiterminalen*

I den översiktliga riskanalysen, Tyréns 2017, har enbart två bostadsområden undersökts; ett vid Åbyvägen och ett vid Huddingevägen. Programområdet är dock mycket större än dessa båda områden, vilket bör kunna inverka på resultatet gällande samhällsrisk. Fler boende och verksamma inom ett område innebär en högre samhällsrisk, och det är oklart hur den översiktliga analysen tar hänsyn till både befintlig bebyggelse och ny bebyggelse som ingår i programmet.

Länsstyrelsen anser att samhällsriskerna för programområdet ska bedömas i sin helhet, för att tillse att risken blir acceptabel. De sydvästra delarna av programområdet, Västra Liseberg längs Åbyvägen, kan dessutom påverkas av transporter på järnvägen, då avstånden till denna framstår vara ca 80 meter.

I programmet beskrivs att kompletterande åtgärder kan behövas inom 25–60 meter från de rekommenderade lederna för transport av farligt gods. Riskanalysen föreslår dock även åtgärder bortom 60 meter. Avståndet inom vilket riskreducerande åtgärder krävs behöver säkerställas efter att även risker från järnvägen tagits i beaktande.

Kombiterminalen norr om programområdet nämns inte i planprogrammet. Storstockholms brandförsvaret och Länsstyrelsen utreder för närvarande huruvida verksamheten ska klassas som farlig verksamhet eller ej. Oavsett resultat av denna process, anser Länsstyrelsen att riskerna från rangerbangården inte bör förbises, utan måste bedömas för närliggande planerad bebyggelse. Eventuella riskreducerande åtgärder behöver implementeras i planförslaget.

*Översvämningsrisk*

Möjligheterna till naturlig infiltration i området är låg. I dagvattenutredningen presenteras områden som bör bevaras för dagvattenlösningar, p.g.a. behov av fördröjning på platsen eller för att marken är en naturlig lågpunkt. Exploatering i de områdena kan i annat fall skapa instängda områden med ökad risk för översvämnning. Viss bebyggelse är dock placerad i de utpekade lågpunkterna.

Detta ställer krav på utformningen av bebyggelse och kvartersmark för att minska risken att vatten ansamlas i dessa punkter. I dagvattenutredningen anges att om placering enligt strukturplanen inte är optimal ska dagvattenhantering lösas genom noga uttänkt höjdsättning med brunnar och dagvattenledningar som leder bort vatten från lågpunkter som riskerar att översvämmas vid extremregn.

I dagvattenutredningen rekommenderas följande för kvartersmark för att skydda bebyggelsen från översvämning: Flödet från taken bör huvudsakligen släppas på den sida av byggnaderna som vetter ner mot en lågpunkt så att det vid kraftiga regn inte rinner vatten in mot byggnaderna. Det är viktigt att rinnvägarna inom området är noga utredda samt att det klargörs till vilka platser vattnet ska ledas för att minska översvämningsrisk, så att en åtgärd inte motverkar en annan. Länsstyrelsen anser att detta behöver utredas och tydliggöras i den efterföljande planeringen.

En tunnelbanestation planeras inom planområdet och placering av uppgångar kommer behöva studeras närmare. Länsstyrelsen vill framhäva vikten av att redan i ett tidigt skede säkerställa att dessa placeras på ett sådant sätt att det inte föreligger någon översvämningsrisk, med beaktande av såväl lågpunkter som rinnvägar till Årstafältet.

Om översvämningsrisker ska åtgärdas i delar av planområdet genom höjdsättning av bebyggelsen behöver hänsyn tas till risker för översvämningar i andra delar av tillrinningsområden samt hur det kan komma att påverka transporterna av föroreningar via dagvatten till recipienter.

### **Råd om tillämpningen av 2 kap. PBL - Allmänna och enskilda intressen**

#### **Kulturmiljövården**

Programområdet ligger inte inom riksintresse för kulturmiljövården, men i områdesanalysen som tagits fram i samband med planarbetet har flera områden tillmätts stora kulturhistoriska värden. Även i Stadsmuseets klassificering är bedömningen att delar av området

har stora kulturhistoriska värden. Områdena är grönklassade, vilket är den näst högsta klassificeringen.

I områdesanalysen redovisas områdets historia och de kulturhistoriska värdena på ett utförligt sätt. Länsstyrelsen kan dock 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 generell hållen. Där anges att det finns höga kulturmiljövärden och att dessa på många sätt kommer att påverkas av programmets förverkligande. 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.

#### *Fornlämningar*

Områdesanalysen behöver kompletteras så att även fornlämningar ingår. På så sätt uppfylls kommunens mål om eftersträvan att kulturvärden ges en bred belysning med lokala berättelser om platsens identitet och betydelse som målpunkt. I området finns ett flertal sedan länge kända fornlämningar och som visar på att området har brukats och varit betydelsefullt för människor under en mycket lång tidperiod, från bronsåldern in i modern tid. Fornlämningarna har en stor betydelse för platsens identitet och behöver därför ingå i analysen av kulturmiljön.

Anledningen till att fornlämningar inte ingår i analysen uppges vara att kommunen väntar på länsstyrelsens arkeologiska rapport (s. 8). Troligen avses Stiftelsen Kulturmiljövårds rapport 2016:50 över den arkeologiska utredningen som utfördes 2016. Godkänt rapportmanus har skickats till Stadsbyggnadskontoret i mars 2017 och länsstyrelsen har yttrat sig över resultatet av utredningen i december 2016. Länsstyrelsen påtalade redan 2010 att det behövdes en arkeologisk utredning i hela planområdet för att fastslå om det fanns ytterligare fornlämningar i området.

#### **Social hållbarhet**

Länsstyrelsen ser positivt på att ett socialt perspektiv finns med i planeringen för området, och att frågorna lyfts inför

programframtagandet. Genom att synliggöra planeringsförutsättningarna i en kontext och samtidigt ta ett ansvar för en större helhet, finns möjlighet till en mer hållbar och inkluderande stadsutveckling. I det aktuella planprogrammet, som har stora ambitioner gällande den sociala delen av planeringen, finns dock några aspekter som Länsstyrelsen bedömer att kommunen bör beakta och tydligare redovisa, enligt nedan.

#### *Segregationsperspektiv*

Stockholm är en stad med tydliga sociala och ekonomiska skillnader. Den socioekonomiska segregationen har ökat i Stockholm under 2000-talet och de ökande skillnaderna utgör en stor utmaning för Stockholm på flera sätt, bl.a. vad avser individens livsvillkor och möjligheter. Att överbrygga de sociala skillnaderna är ett centralt tema i kommunens vision 2040 Ett Stockholm för alla. Länsstyrelsen är därför positiv till att även utvecklingsinriktningen för Östberga inkluderar flera sociala målsättningar.

Planering har en viktig funktion för att vända utvecklingen av stärkt boendesegregation och polarisering i samhället. Vid förtätning och upprustning av bostadsområden existerar en överhängande risk att dessa processer på sikt kan leda till att socioekonomiskt svagare boende omfördelas till mer perifera bostadsområden. En betydelsefull aspekt att ta hänsyn till i det fortsatta planeringsarbetet är följaktligen möjligheten för olika socioekonomiska grupper att bo och verka i området. Med anledning av detta är det viktigt att i ett tidigt skede analysera vad utvecklingen av ett område kan förväntas ha för konsekvenser för segregationen och med utgångspunkt i analysen utveckla eventuella strategier för att motverka densamma.

Såväl boendedialog, områdesanalys och barnkonsekvensanalys har gjorts. Detta är av betydelse för en mer hållbar planeringsprocess. Länsstyrelsen saknar dock en social konsekvensbeskrivning gällande vad programförslaget kommer ha för påverkan på de redan boende i området och hur utvecklingen av Östberga kan förväntas inverka på den ökade segregation som finns i Stockholm.

### *Delaktighet och boendedialog*

I den boendedialog som har genomförts har det framkommit att det bl.a. finns en känsla av otrygghet i området och att boende har haft ett flertal idéer för att tillföra något positivt till området. Det framkommer också att området upplevs som en aning isolerat, att det finns en del upplevda problem i området, och att dessa problem funnits länge. Som Länsstyrelsen uppfattar det, så har boendedialogen först genomförts nu vid tänkt nyexploatering.

Länsstyrelsen saknar en metodbeskrivning alternativt en hänvisning till metod för boendedialogen. Intressanta frågor är bl.a. mötesform, antal deltagare, urval, vilka frågor som ställts till deltagarna och vilka synpunkter som staden inte valt att gå vidare med. En beskrivning och analys av dialogen är viktig för att ge en förståelse av representationen av boende i området, samt hur deltagandet i planeringen sett ut konkret för det programförslag som nu tagits fram.

### *Möjlighet till genomförande*

Eftersom en del av programmets syfte kräver mer insatser från offentlig verksamhet, exempelvis för ökad trygghet och sociala satsningar i allmänhet, utgår Länsstyrelsen från att programmets intentioner finns medräknat i stadens budget.

## **Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet**

### **Fornlämningar**

Fornlämningar har ett särskild skydd enligt 2 kap kulturmiljölagen (1988:950), KML. Enligt lagen krävs samråd med länsstyrelsen om fornlämningar påverkas av ett planerat arbetsföretag. Det krävs tillstånd från länsstyrelsen för att t.ex. ta bort, gräva ut, täcka över, ändra eller skada en fornlämning på annat sätt. Ett tillstånd brukar vara förenat med krav på arkeologiska åtgärder, såsom arkeologisk undersökning. När det gäller fornlämningar behöver det vara tydligt i plankartor och -bestämmelser vad lagskyddet enligt KML innebär.

Lagskyddet gäller även för området kring en fornlämning, fornlämningsområdet, som är det markområde som krävs för att skydda och bevara lämningen. Området kring en fornlämning bör

planläggas som naturmark och behöver vara tillräckligt stort för att fungera som skydd. Fornlämningens karaktär och den omgivande topografin har betydelse för hur stort område som krävs.

Länsstyrelsen vill redan nu framföra att det inte är lämpligt att planlägga fornlämningsområdet till RAÄ-nr Brännkyrka 27:1 som skolgård som föreslås i planprogrammet.

Fortsatt planering för områden med fornlämningar som ska bevaras behöver anpassas i samråd med länsstyrelsen. Det är då lämpligt med ett fältbesök för att kunna mäta in området för plankartan.

### **Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen anser att planprogrammet i sig är på en alltför övergripande nivå för att kunna göra en bedömning av frågor som behandlas i en miljöbedömning. Länsstyrelsen anser därför att kommunen, vid mer kunskap gällande förutsättningar och konsekvenser i området, gör en ny bedömning om eventuell miljöpåverkan eller gör behovsbedömningar för varje enskild detaljplan som sedan tas fram för området.

### **Yttrande SIG**

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Stockholm erhållit rubricerat planprogram med begäran om yttrande. SGIs yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

### **SGI:s synpunkter**

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". En sådan strategi bör innehålla:

- Identifierade områden med osäkra förhållanden eller förutsättningar för försämrade säkerhet med hänsyn till skred och ras i jord och berg, erosion, översvämning, områden med begränsad byggbarhet till följd av komplicerade geotekniska förhållanden
- Identifiering av områden där det krävs detaljerade geotekniska utredningar inför detaljplanarbetet
- Riktlinjer för eventuella restriktioner mht geotekniska förhållanden.
- Översiktlig bedömning av hur klimatförändringen kan påverka de geotekniska frågeställningarna

Avsikten med en strategi är att ange vad som ska utredas för att ha en beredskap för detta i samband med detaljplanläggning. Det kan t ex påverka i vilken ordning man planlägger områden eller att man samordnar utredningar för flera områden. Strategin innebär också att de geotekniska säkerhetsfrågorna kommer med tidigt i planläggning och bygglovgivning vilket är ett stöd för att styra markanvändning mot ökad säkerhet och minskade kostnader.

SGI vill även trycka på att det senare i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Är de faktiska förhållandena sådana att det inte klart och entydigt kan uteslutas risker för att detaljplanens område kan beröras, direkt eller indirekt, av skred eller ras ska stabilitetsutredning utföras. Den geotekniska utredningen ska utföras till minst detaljerad nivå enligt IEG Rapport 4:2010 alt. IEG Rapport 6:2008. Vidare ska alla förutsättningar (t ex belastningar i form av byggnader, uppfyllnader, trafiklast, avschaktningar etc.), som den nya planen medger, kontrolleras i den geotekniska utredningen. Annars har man inte visat på planens lämplighet enligt PBL.

Sammanfattningsvis kan sägas att planprogrammet för Östberga är helt i avsaknad av text som redovisar geologiska/geotekniska förutsättningar samt strategi inför detaljplanarbetet och bör således

kompletteras med sådan, med fördel under rubriken "Förutsättningar och konsekvenser".

### **Landstinget, SLL Trafikförvaltningen (200)**

Detta svar avges tillsammans med tillväxt- och regionplaneförvaltningen. Landstinget har följande synpunkter på förslaget:

#### **Övergripande**

Landstinget 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. Det är 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 sitt bidra till att tryggheten och attraktiviteten i området ökar.

I RUFS 2010 ligger området inom den regionala stadskärnan vilket innebär att området har en hög regional tillgänglighet. Den höga tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet ska värnas och stadsbebyggelsen ha en mycket hög täthet.

Tillväxt och regionplanekontoret välkomnar en tydligare hänvisning till den regionala utvecklingsplanen RUFS och de regionala förutsättningar som den beskriver, då Östberga är ett strategiskt område i de centrala delarna av regionen. I regionplanen anges de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk, som bedöms ha betydelse för och mellankommunala frågor.

#### **Befintlig kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken i Östberga består idag av buss som trafikerar till Gullmarsplan samt Liljeholmen via Årstaberg. Inom planområdet finns 6 busshållplatser. Årstaberg pendeltågstation ligger på cykelavstånd från Östberga cirka 2 km norr om planområdet.

**Planerad kollektivtrafik***Västlig tunnelbana*

Staten, Landstinget och Stockholm Stad har avtalat genom Sverigeförhandlingen om en ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö med en station på Årstafältet. Vidare utredning av lokalisering av spårtunnel och stationsuppgångar ska genomföras.

*Stomlinje söderort*

Trafikförsältningen har tillsammans med Stockholm stad tagit fram en behovsanalys för stomlinje söderort där olika sträckningar stomlinje M har studerats, både som buss spårväg. Ett utredningsbeslut är tagit i Trafiknämnden under 2016 där en återrapportering ska göras under 2018. Sträckningen för denna stomlinje angränsar till planområdet.

**Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik**

Östberga har en strategisk plats i det halvcentrala bandet med den planerade kollektivtrafiken i området finns goda förutsättningar en hög exploatering som ger underlag till kollektivtrafikresande.

I samband med medborgardialog så nämner planprogrammet att en skrivelse med förslag på förbättrad kollektivtrafik överlämnats till Stockholms läns Landsting. Denna skrivelse har inte registrerats hos trafikförvaltningen och vi tar därmed gärna emot skrivelsen.

*Framkomlighet bussar & GC-vågar, hållplatser*

Det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras. Den sydöstra delen av Östbergabackarna uppges i planprogrammet få en gatusektion på 8 meter som även inkluderar parkering, 8 m är dock för smalt om sträckan också ska trafikeras med buss.

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. Så som sektionen ser ut nu möjliggörs inte kollektivtrafik på denna gata då gatan är för smal.

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.

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

Trafikförvaltningen anser precis som staden att hållplatslägena i området bör ses över för att en så effektiv bussförsörjning som möjligt. Detta bör staden och trafikförvaltningen diskutera vidare tillsammans med planeringen av trafikeringen av området innan tunnelbanan är på plats.

Busstrafiken kommer att få en ökad betydelse i takt med att Östberga förtätas 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. Trafikförvaltningen har i yttrande över detaljplan för fastigheten Postgården uttryckt en oro över att staden inte tydligt visar hur bussens framkomlighet kommer att se ut i ett utbyggt skede av Årstafältet. Detta kan komma att få negativa konsekvenser för kollektivtrafikresenärerna till och från Östberga och Årstafältet vilket kan medföra ett ökat resande med bil.

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.

### **Störningar**

#### *Busstrafik*

Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mat gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) rör lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planarbetet.

### **Storstockholms brandförsvär (134)**

Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

### **Hantering av olycksrisker**

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (yttrande daterat 2015- 11- 16). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF att Huddingevägen och Åbyvägen är riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna medföra förhöjda risknivåer.

Sedan behovsbedömningen uppfattar SSBF det som att området benämnt ”Delområde 4a – Västra Liseberg” har tillkommit i planområdet. 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.

SSBF tolkar det som att riskutredningen inte heller har hanterat bebyggelse inom delområde 4a.

SSBF noterar att riskkällorna Åbyvägen och Huddingevägen har hanterats och har bara några mindre kommentarer kring detta:

- 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.

### **Möjlighet till räddningsinsatser**

I tillägg till den information som SSBF lämnade i behovsbedömning (yttrande daterat 2015- 11- 16) önskar SSBF framföra följande:

- 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.

### **Trafikverket (198)**

Trafikverket Region Stockholm har mottagit program för Östberga/Årstafältet södra för samråd. Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett programförslag där ca. 2500 bostäder tillskapas i Östberga. Programmet visar hur offentliga platser inom området rustas och utvecklas och lyfter fram Lisebergsparken som ett sammanhållande parkstråk.

Trafikverket ansvarar dels för verkets egen planering i samverkan med externa aktörer, men deltar även som sakägare och som rådgivande i andra aktörers planering. Samspelet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för att hållbara städer och regioner ska kunna åstadkommas. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på att integrera och därmed effektivisera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter.

Trafikverket ska tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Dessutom har Trafikverket till uppgift att delta i den kommunala planeringsprocessen i enlighet med plan- och bygglagen. Verket lägger tyngdpunkten på att delta i planeringens tidiga skeden.

Trafikverket yttrar sig i egenskap av väghållare för RV 75, Södra länken, och väg 226, Huddingevägen, på sträckan mellan Sockenvägen och anslutning till Södra länken. Trafikverket yttrar sig även i egenskap av ägare av Västra stambanan, delen Älvsjö – Stockholm C samt Älvsjö godsbangård och Stockholm Årsta växlingsbangård.

### **Riksintresse för kommunikationer**

Trafikverket anser att det tydligt ska framgå av programhandlingarna att följande infrastruktur är av riksintresse för kommunikationer:

RV 75, Södra länken, och väg 226, Huddingevägen är utpekade som riksintressen för kommunikationer av särskild betydelse för regional och interregional trafik. RV 75 ansluter till utpekad kombiterminal av riksintresse. Programområdet ingår i Södra länkens influensområde.

Västra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer, ingår i TEN-nätet och är av internationell betydelse och ingår även i det strategiska godsnätet.

Älvsjö godsbangård i anslutning till Älvsjö kombiterminal samt växlingsbangården Stockholm-Årsta med anslutning till kombiterminal och distributionscentraler, är utpekade som riksintressen för kommunikationer. Terminalen har anslutning till Västra stambanan och vägarna E4/E20, och är en av landets största.

### **Synpunkter allmänt**

Programhandlingarna är överlag tydliga, väl genomarbetade och väl illustrerade. Det saknas dock viktig information i kartillustrationerna i form av grafisk kartskala som gör att olika avstånd inte går att mäta korrekt. Det saknas även uppgifter om programområdets nuvarande innehåll vad gäller befolkningsantal och åldersfördelning. En närmare analys av programområdets befintliga förhållanden liksom dess styrkor och svagheter skulle vara en fördel.

Vidare anser Trafikverket att det är en brist i programmet att det saknas information om att järnvägsanläggningen och riksintresset Västra stambanan finns belägen i planområdets absoluta närhet. Detta bör belysas och inarbetas i handlingen.

Trafikverket noterar att det inom programområdets östra del föreslås kvarter vilka ligger i direkt anslutning till den del av Huddingevägen som Trafikverket är väghållare för. Med hänsyn till miljö-, säkerhets- och hälsorisker, är det generellt sett ytterst svårt att tillskapa bra miljöer för bostäder i sådana lägen. Med anledning av föregående anser Trafikverket att det i den fortsatta planeringen finns anledning att överväga att ta bort ett eller flera av de kvarter som finns föreslagna allra närmast Huddingevägen.

**Trafik och påverkan på det statliga vägnätet**

I aktuellt program för Östberga och Årstafältet Södra saknas ett resonemang om vilka konsekvenser planförslaget får för det statliga vägnätet. I dagsläget är det övergripande statliga vägnätet i området generellt högt belastat varför mindre störningar kan få oerhörda konsekvenser i form av köbildning både lokalt och fortplantat långt ut i systemet. Aktuellt planprogram tillsammans med planerna för hela Årstafältet innebär sammantaget ett avsevärt tillskott av bostäder.

Trafikverket skulle önska att staden redovisar en trafikanalys som samlat belyser konsekvenser för hur det övergripande vägnätet påverkas av det totala tillskottet av bostäder i Östberga/Årstafältet. Trafikanalysen bör visa på nuläge och problembild.

Trafikutveckling i området utan exploatering (anslutningspunkter och länkar till det övergripande vägnätet) samt trafikutveckling med planerad exploatering. Mer därtill bör trafikanalysen visa på konsekvenser under maxtimme både förmiddag och eftermiddag med hänsyn till tillgänglig kapacitet. Också en beskrivning av åtgärder för att tillgodose efterfrågat resande, minskat bilresande och efterfrågan som inte kan tillgodoses på det övergripande vägnätet. Trafikverkets basprognoser för år 2040 bör användas, alternativt relateras till, och därmed sättas i sammanhang för att förklara varför prognosen ej används.

Trafikverket önskar fortsätta dialogen med Stockholms stad om vad vi exakt efterfrågar i en kommande trafikanalys.

**Påverkan på övrigt vägnät**

Åbyvägen har en viktig funktion som huvudväg för södergående trafik och trafik till kombiterminal och distributionscentraler inom Årsta arbetsområde. De ytterligare väganslutningar till Åbyvägen som föreslås i programmet bör därför analyseras noggrant med hänsyn till Åbyvägens framtida kapacitet och framkomlighet.

Det är också viktigt att frågan om farligt gods och den framtida utvecklingen av väg 226, Huddingevägen och Åbyvägen studeras vidare.

**Påverkan av järnvägstrafik**

Inom programområdets västra del föreslås ca 325 bostäder intill Åbyvägen och Västra stambanan. De föreslagna bostäderna placeras på ett avstånd av ca 50 meter från närmaste järnvägsspår, vilket kräver särskild hänsyn till buller, vibrationer och transporter med farligt gods. Detta har inte beskrivits i programmet och kan med fördel läggas till.

**Buller**

Trafikverket förutsätter att Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader följs i samband med att bostäder uppförs inom planområdet.

I anslutning till programområdet återfinns växlingsbangården Stockholm-Årsta med anslutning till kombiterminal. Bangårdar som hanterar gods och bullret som härrör från detsamma, inräknas som industribuller. Trafikverket vill tydligt understryka att inga som helst begränsningar i verksamheten på bangården får ske till följd av nya etableringar inom programområdet Östberga /Årstafältet södra. I fortsatt arbete är det därför viktigt att följa gällande riktvärden för industribuller.

**Risk**

I den bifogade översiktliga riskutredningen har inte påverkan från järnvägstrafiken eller verksamheterna inom bangårds- och terminalområdet tagits med, vilket Trafikverket anser vara en brist.

**Geoteknik och grundvatten**

Trafikverket vill påpeka att verket har ett åtagande enligt vattendom för Södra Länken. Här vill Trafikverket att det säkerställs att verket kan uppfylla kraven enligt domen under och efter byggarbeten inom programområdet. Eventuella åtgärder för att eliminera skadlig grundvattensänkning måste tas fram i samband med kommande detaljplanearbete. Samråd kring detta måste fortsätta under hela projektet och Trafikverket kräver att få ta del av kontrollprogram och förslag på åtgärder.

**Avtal och fortsatt dialog**

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.

Trafikverket önskar en fortsatt dialog om detaljplanernas utformning och påverkan på den statliga infrastrukturen. Staden och Trafikverket bör nå samsyn avseende förutsättningar för genomförandet under detaljplanearbetets gång.

#### **Naturvårdsverket (47)**

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

#### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (80)**

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

#### **Försvarsmakten (87)**

Försvarsmakten har i detta läge inget att erinra. Försvarsmakten kommer att svara på detaljplaner för området när mer exakta byggnadshöjder finns att tillgå.

#### **Luftfartsverket (93)**

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall

därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar:

**Lantmäterimyndigheten (45)**

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra mot upprättat planprogram.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd (184)****Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd (160)**

*Det finns reservationer och särskilda utlåtanden till beslutet.*

**Beslut**

Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som svar till stadsbyggnadskontoret på remissen.

**Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen 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.

Fortsättningsvis 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.

Programmets förslag och krav på entréer mot gatan och aktiva bottenvåningar i tillkommande bebyggelse ställer sig förvaltningen positiv till, 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.

Förvaltningen 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).

### **Parker och offentliga miljöer**

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

Förvaltningen 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.

Området där Backens parklek ligger har i programmet ritats in som ett område där det finns bebyggelsekompletteringsmöjligheter. 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. Den genomgår dessutom en omfattande upprustning varför förvaltningen anser att det vore förödande om den 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 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.

En upprustning av Lisebergsstråket och Dalgången föreslås, vilket förvaltningen ställer sig positiv till 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.

Förvaltningen ser mycket positivt på planerna för en ny simhall och förordar en entrélösning som riktar sig mot Östberga.

### **Trafik och kopplingar**

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget om en förlängning av Sjöholmssvägen 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.

Det föreslås i programmet att framtida stationslägen för tunnelbanan bör förses med kapacitetsstarka och säkra cykelparkeringar. Förvaltningen anser att man redan nu bör genomföra satsningar på detta 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.

Under avsnittet kompletteringsmöjligheter lyfts det att huvudmannaskapet för viktiga gång- och cykelvägar ska ses över

för att skapa bättre förutsättningar för enhetligt underhåll och skötsel. Förvaltningen ställer sig positiv till detta eftersom det har identifierats som ett problem, bland annat i trygghetsvandringar som har genomförts i området.

I avsnittet stadsgata saknas cykelväg för en kortare sträcka av Östbergabackarna. Förvaltningen 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 angöringsgatorna till Åbyvägen ska ha cykelbana eftersom det är en koppling mellan det lokala cykelnätet och ett pendlingsstråk.

Kopplingen mellan Gamla Östberga och Östbergahöjden är idag 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.

Förvaltningen 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.

### **Delområden**

Förvaltningen efterfrågar att det för delområde 1 skrivs hur många förskoleavdelningar som är tänkt att inhysas i bottenplan på de planerade studentbostäderna.

Förvaltningen förespråkar alternativ B för delområde 2a 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.

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

Förvaltningen ser positivt på den exploatering som föreslås i slänten mot Lisebergsparken eftersom den stärker kopplingen mot Östbergabackarna och tillgängliggör parkstråket.

### **Förskolor**

Under avsnitt för genomförande står det att de första detaljplanerna kan påbörjas som tidigast 2018. Detaljplanearbete för 220 bostäder mellan Östbergabackarna och Åbyvägen har dock redan påbörjats, vilket får 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.

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.

Enligt förvaltningens 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.

Förvaltningen vill lyfta 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.

**Tillgänglighet**

Förvaltningen 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.

**Älvsjö stadsdelsnämnd (137)****Beslut**

Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande med tillägg att Stockholm ska vara en grön, ren och vacker stad. Parker och naturområden är viktiga för såväl Stockholmares om för stadens ekosystem. Alla stockholmare ska ges möjlighet till möten och rekreation. Det är därför viktigt att de grön - och naturområden inom området särskilt tas i beaktande vid kommande bebyggelse.

*Reservation från M, L och C till förmån för egna förslag till beslut.*

**Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen 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.

**Kartor**

Programmet innehåller många kartor som på ett bra sätt illustrerar olika aspekter av programmet. Det som saknas är en tydlig översigtskarta. Den illustrativa plan som finns saknar helt stadsdels och gatunamn, vilket gör det svårt att orientera sig.

**Kvarnbacken vid Sjöholmsvägen / Göta landsväg**

Förvaltningen är mycket tveksam till att bebygga Kvarnbacken, som är en kulturhistorisk miljö mellan Julitavägen i Örby slott och Sjöholmsvägen i Östberga. Den har fått sitt namn efter Örby kvarn som byggdes där 1672. En fornlämning finns kvar i form av en kvarngrund, vilken dock inte är markerad i programmet. Över Kvarnbacken passerar den gamla Göta landsväg. I Älvsjös 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.

**Lisebergsparken och dalgången**

Mellan Liseberg och Östebergahöjden går ett parkstråk som dels innehåller Lisebergs bollplan, ett utegym och en lekplats, dels fortsätter i en skogsklädd dalgång ner mot Åbyvägen. Detta stråk föreslås öppnas upp och utvecklas till en stadspark med fler aktivitetsytor och mötesplatser.

Förvaltningen är mycket positiv till förslaget som 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.

### **Förskolor**

I det föreslagna nya bostadsområdet vid Åbyvägen i Liseberg föreslås en förskola med åtta avdelningar. Stadens nyckeltal ger fem avdelningar istället för åtta, 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.

Vid Kvarnbacken på Sjöholmsvägen föreslås sex förskoleavdelningar i bottenvåningen på nya bostadshus. Med nuvarande gränsdragning mellan stadsdelarna kommer förskolan 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 EnskedeÅrsta- 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.

### **LSS-boende**

Förvaltningen vill framföra önskemålet att de nya bostäderna i Liseberg även ska planeras för att kunna innehålla LSS-boende, både i form av gruppboheter och serviceboheter.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden (161)****Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka programmet under förutsättning att bygglogistiken för utbyggnaden samt energianvändningen för området utreds och beaktas i fortsatt planering.

**Förvaltningens synpunkter och förslag***Övergripande synpunkter*

Miljöförvaltningen anser att programförslaget kan leda till en god stadsutveckling av Östberga, där stadens mål för bostadsbyggande kombineras med miljö och hälsoperspektiv. Förvaltningen redovisar nedan miljö och hälsoaspekter som är betydelsefulla att beakta i den fortsatta planeringen inom programområdet. Förvaltningen har deltagit i den projektgrupp som arbetat med programmet.

*Ändrade förutsättningar när tunnelbanan kommer*

Överenskommelsen om tunnelbana till Östberga bör enligt förvaltningen tydligt 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 nyttillkommande 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. Förvaltningen är följaktligen 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.

Antalet bostäder i programmet är cirka tre gånger högre än det politiska uppdraget inför programmet. Miljöförvaltningen 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.

Programförslagets platsspecifika gröna P-tal bör enligt förvaltningen ta utgångspunkt i att tunnelbana etableras, vilket bör innebära ett lägre P-tal än det (0,53) som programmet anger.

Programförslagets gatusektioner innebär att gator görs om för att ge bättre plats åt både gångtrankar och cyklister, vilket är positivt anser förvaltningen. 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.

#### *Naturmiljö — ekologiska samband - Ekosystemtjänster*

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 detaljplanarbetet 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).

*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. I det följande anger förvaltningen två exempel som bör ha betydelse för det fortsatta detaljplanearbetet och genomförandet inom programområdet.

#### Energianvändning

Som en del i den fortsatta bebyggelseplaneringen bör byggnadernas energianvändning studeras. Stockholms stad har antagit målet att vara fossilbränslefritt år 2040 och i stadens miljöprogram finns målet om en hållbar energianvändning (mål 1). En förutsättning för att nå dit är att energianvändningen i byggnader blir effektivare och att alternativa energikällor som sol och bergvärme utnyttjas i högre grad. Bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar energianvändningen och energitillförseln i byggnader. Exempelvis kan energibehov minskas genom att byggnaderna lokaliseras och utformas för att i så hög grad som möjligt kunna tillgodogöra sig energin från solinstrålningen för uppvärmning. Samtidigt bör byggnaderna utformas så att de inte värms upp för mycket under varma sommandagar, genom att skärma solinstrålning när solen står som högst. Det är viktigt att beakta ”formfaktorn”, eftersom den är betydelsefull för hur mycket energi byggnaden behöver för uppvärmning och kylning. Formfaktorn beräknas som omslutande area (totalarean av väggar och tak — ej golv) dividerad med m<sup>2</sup> A-temp (antal m<sup>2</sup> som är uppvärmda till minst 10 grader). Ju högre formfaktor, desto sämre ur energisynpunkt. Den beräknade

formfaktorn bör vara 1 - 1,5 för flerbostadshus och cirka 2 för enplanshus. Ju smalare och ju mer oregelbundet ett hus är, desto högre formfaktor.

#### Bygglogistikcenter

Förvaltningen anser att ett bygglogistikcenter bör prövas för genomförandet av bebyggelse för Östberga. Ett bygglogistikcenter samordnar alla flöden av transporter och avfallshantering till och från ett byggområde. Genom detta säkerställs byggproduktionen och Stockholms stads krav på ett resurseffektivt och hållbart byggande. Lärdomar från Bygglogistikcenter i Norra Djurgårdsstaden och genom GrowSmarter-projektet i Årsta finns att få för Östberga.

#### *Buller*

Att bullerfrågorna hanteras i den fortsatta bebyggelseplaneringen är angeläget 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 vägvägsnitt har felaktigheter obemärkt införts, 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.

#### *Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförandet av programmet och dess detaljplaner inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i plan- och bygglagen. Miljöförvaltningen delar denna uppfattning.

**Trafikkontoret (90)**

Trafikkontoret anser att programförslaget är översiktligt och utgör ett gediget underlag för fortsatt arbete. I det fortsatta arbetet kvarstår dock en del utredningsarbeten, såsom Årstafältets trafikpåverkan på Östberga och tvärtom, varför det är svårt för kontoret i nuläget redogöra specifika konsekvenser. Det är därför viktigt att de utredningar som krävs för området och områdets påverkan på omgivningen tas fram i kommande arbeten.

Kontoret önskar att målen och en handlingsplan på både kort och lång sikt för respektive kunskapsområde, kopplat till målen, upprättas i kommande arbeten. Detta för att öka möjligheterna att nå uppställda mål. Ett bra exempel på detta är de åtgärdsförslag på både kort och lång sikt som jämställdhetsanalysen lyfter fram.

Kontoret ser gärna att en omvärldsbevakning genomförs i det fortsatta arbetet, vars syfte är att dra lärdomar av bostadskompletteringar i miljonprogramsområden.

**Gator och trafik**

Inom programområdet föreslås större delar av befintlig gatustruktur bevaras med tillägg av nytillkomna gator i exempelvis planområdets norra del. Dessutom föreslås nya sektioner i befintlig gatustruktur innehållandes gång- och cykelbanor. Nya kollektivtrafikkopplingar föreslås i syfte att skapa genare linjedragning än idag.

Generellt vad gäller nytillkomna gator bör dessa studeras närmare vad gäller lutningar, angöring, sophantering, tillgänglighet, korsningspunkter och bredder. Det gäller framför allt föreslagen koppling till Åbyvägen.

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.

I samband med exploatering föreslås norra delen av den lokala huvudgatan Östbergabackarna att flyttas något i läge och befintlig planskildhet tas bort. Kontoret ser gärna att sektionen med

pendlingsstråk för cykel studeras vidare och att följande faktorer beaktas i samband ett borttagande av befintlig planskildhet:

Vid behållande:

- Bebyggelsens entréer bör placeras mot gatan i plan och ut mot gång- och cykelvägen.
- Det ska finnas gena och tydliga kopplingar mellan gatunivå och gång- cykelvägnätet som ger möjligheten för gående och cyklister att enkelt ta sig från en nivå till en annan.
- Genomtänkt belysning i mynning.
- God med möjlighet att se vad som finns på andra sidan.

Vid borttagande:

- Föra dialog med medborgare.
- Ersätts av hastighetssäkrad passage/övergångsställe.
- Gång- och cykelstråkets dragning ska fortsatt vara gent attraktivt.

### **Gång**

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.

I programmet redovisas två olika förslag på placering av skola, varför kontoret i det fortsatta arbetet vill skicka med följande riktlinjer enligt *Plan för och trygga skolvägar*;

- Skolan bör placeras med god tillgänglighet i området för att skapa förutsättningar för så korta avstånd som möjligt för de boende i området.
- Skolan bör placeras vid lokalgator och inte vid huvudgator.
- Skolans huvudentré bör inte riktas mot en huvudgata.
- Skolan bör vara placerad i närheten av service och andra målpunkter. Detta gör att hämtning och lämning ska kunna kombineras med andra ärenden och därmed minska antalet resor.
- Skolan bör ha en kollektivtrafikplats i närheten för att underlätta för föräldrar att fortsätta sin arbetsresa med kollektivtrafik.

### **Cykel**

Utöver gång- och cykelbanorna som föreslås på Östbergabackarna ser kontoret 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.

I programmet belyses såväl utmaningar som förutsättningar för ökad andel cykelresor. Utmaningar som nämns är bland annat bristen på kopplingar till befintligt pendel- och huvudstråk som passerar områdets ytterkanter till orienterbarhet, genhet och topografi. Vad gäller de goda förutsättningarna nämns trafiksäkerhet och det geografiska laget. I det fortsatta arbetet ser kontoret att viktiga målpunkter tillgängliggörs till exempel inom en specifik radie, både vad gäller trygghet och genhet.

### **Kollektivtrafik**

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.

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

### **Parkering**

I det fortsatta arbetet gällande parkeringstal för såväl cykel som bil rekommenderat trafikkontoret att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram. Boendeparkering, parkering för rörelsehindrade och besöksparkering bör anordnas på kvartersmark.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser bör i första hand lösas inom fastigheten. Stadens rekommendation är 2,5-4 per 100 m<sup>2</sup> BTA. För exploatering med låga parkeringstal för bilar bör det finnas höga parkeringstal för cyklar.

### **Belysning**

I de olika dokumenten, i synnerhet Barnkonsekvensanalysen framgår behovet av bra belysning, varför det är viktigt i tidigt skede i exploateringen att tänka på hur belysningen ska utformas.

### **Grönstruktur — natur, park och rekreation**

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. Kontoret anser att den öst-västliga kopplingen baserat på det ekologiska värdet bör vara den koppling som redovisas och ges möjlighet att utvecklas.

Det stråk som omväxlande kallas Centrumstråk och Huvudstråk pekas ut på flera ställen med brister i tillgänglighet och trygghet. Kontoret anser att föreslagna åtgärder för att attrahera och stärka detta stråk inte är tillräckliga, varför kontoret önskar att ytterligare åtgärder ses över i det fortsatta arbetet.

Kontoret 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.

Kontoret 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.

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.

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

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.

### **Kommunaltekniska ytor**

Behovet av nya kommunaltekniska ytor bör lyftas fram i programmet. Befintliga ytor som tas i anspråk behöver ersättas samtidigt som nya behov uppstår ökad exploatering.

### **Samordning med angränsande projekt**

Trafikkontoret välkomnar helhetsgreppet som nu för Östberga/Årstafältet södra och att samordningen med Årstafältet intensifieras för att inte missa eventuella synergieffekter.

## **Stadsmuseet (199)**

### **Stadsmuseets synpunkter i sammanfattning**

Stadsmuseet ser positivt på programmets grundläggande syften och vägledande stadsbyggnadsprinciper. Generellt sett anser museet att hänsyn till befintliga kvaliteter och kulturhistoriska värden i området är så pass viktiga att detta på ett tydligare sätt borde framgå där programmets mål och syften beskrivs.

Det är positivt med ambitionen att ny bebyggelse i vissa lägen skall anpassas till höjd och få en begränsning av variationer i volymerna, exempelvis utmed Östbergabackarna. Det är bra att programmet lyfter offentliga rum och grönmiljöer. Förslaget bedöms till delar kunna förverkligas utan att påverka kulturhistoriska värden på ett avgörande sätt.

De största riskerna med programmet är att kulturhistoriskt viktiga grönytor decimeras och att ny bebyggelse får en bristfällig anpassning till befintlig miljö och är för dominant gentemot topografi, Östbergahöjdens silhuett, kulturlandskap och avläsbara historiska årsringar.

Stadsmuseet anser därför att omprioriteringar i programmets exploateringsgrad kan behöva göras för att tillvarata visuellt känsliga miljöer eller för att kunna upprätthålla kvaliteter i parkmiljön. Vidare bör gestaltningen av nya byggnader beträffande planmönster, volymer och höjder bättre knyta an till Östbergas 1960-talsbebyggelse. Detta är viktigt för att värna befintliga kvaliteter, men kan även bidra till att knyta ihop nytt och gammalt.

### *Synpunkter på specifika delar*

- Utveckling av de offentliga rummen kan kräva kulturhistoriska utredningar innan planer fastställs, t.ex. för Stamparken, parkstråken i Östbergahöjden, Lisebergsparken.
- Att göra om gång- och cykelvägen i Sjöholmsvägens förlängning till körgata påverkar upplevelsen av Göta Landsväg. Eventuell väg måste få begränsad bredd och anpassas till befintlig miljö. Landsvägens historiskt förankrade gestaltning måste värnas.
- Eventuell kompletteringsbebyggelse inom Östbergahöjden bör anpassas till omgivningens skala och höjd. Ny bebyggelse på gårdar eller påbyggnader inte är möjligt.

- Den södra delen av Lisebergsparken är särskilt känslig. Förslaget bör omarbetas så att det på ett bättre sätt utgår från befintlig utformning.
- I delområde 1 måste befintlig takfotshöjd på fyra våningar hållas och tillkommande hus anpassas till befintligt planmönster.
- I delområde 2 minskar den nya bebyggelsens planmönster och byggnadshöjd upplevelsen av historisk topografi. Östbergas bebyggelsesiluet skymms från Årstafältet. En öppnare kvatierstruktur är att föredra.
- Alternativ 2b är bättre än alternativ 2a ur kulturhistorisk synvinkel. Skolans placering är att föredra och ett storgårdskvarter utgår.
- I delområde 3 bör hushöjderna sänkas i söder. Föreslagna lamellhus väster om Östbergabackarna minskar genomsyn mot Östbergahöjden och bör omstuderas till punkthus.
- I delområde 5b får föreslagen bebyggelse allvarliga konsekvenser för upplevelsen av parkmiljö, gångstråk och Östbergahöjdens siluett. Den bör helt utgå.

### **Bakgrund**

Stadsmuseet medverkade 2016 i framtagandet av Östberga Områdesanalys, på uppdrag av Exploateringskontoret ( dnr 4.4/1742/2016). Stadsmuseet svarade här för avsnittet Historik samt de delar av avsnitten Analys och värdering samt Tillvarata och utveckla som rörde stads- och landskapsbild samt kulturmiljö. Arbetet skedde i samarbete med Landskapslaget.

Stadsmuseet och Landskapslaget lämnade i april 2017 synpunkter under pågående programarbete i ett PM ( dnr som ovan), för intern input till Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret. Aktuellt yttrande från Stadsmuseet bygger till stor del på de karakteriseringar, analyser och synpunkter som lämnades i områdesanalysen och PM:et.

### **Kulturhistoriska värden**

För mer omfattande och detaljerad redovisning av områdets kulturhistoriska värden och uttrycken för dessa, se Östberga områdesanalys samt PM angående programarbete Östberga.

### *Övergripande*

Programområdet karakteriseras av två övergripande kulturhistoriska tidslager med stora värden. Dels speglas tiden före år 1900, i fornlämningar, i Göta landsväg, i rester av äldre odlings- och kulturlandskap på Årstafältet och på andra platser. Det moderna samhället, i första hand med miljöer tillkomna mellan 1955 och 1970, representeras av bostadsområdena Gamla Östberga och Östbergahöjden liksom planerade grönstråk och parkmiljöer från denna tid.

Ett värde för hela området, både ur kulturhistorisk och upplevelsemässig synvinkel, är den medvetet gestaltade och lummiga grönskan samt bebyggelsens hänsynsfulla förhållningssätt gentemot topografin. Även områdets tydliga planstrukturer och bebyggelseplacering med lättavlästa kulturhistoriska karaktärer som illustrerar ytterstadens årsringar.

### *Topografi och siluett*

Årstafältets öppna landskap bidrar till att göra Östbergahöjdens siluett med enhetlig 1960-talsbebyggelse avläsbar, med stora pedagogiska värden kopplade till berättelsen om stadens utveckling. Även från andra synvinklar, t.ex. från vägrummen i norr samt från Liseberg, är det enhetliga siluetten på höjdplatån viktig.

### *Kulturlandskap*

Årstafältets öppna och delvis fortfarande avläsbara odlingslandskap med stort historiskt djup, vilket uttrycks genom hagmarkskaraktär, tallbevuxna impediment och öppna partier på f.d. odlingsmark. Även spår av öppet odlingslandskap i dalgången mellan Liseberg och Östberga.

### *Göta Landsväg*

Göta landsväg i egenskap av Stockholms äldsta landförbindelse söderut, uttrycks genom vägens sträckning, befintliga enkla karaktär, inbäddande grönska och en omgivande buffelizon fredad från bebyggelse. Landsvägen är ett centralt element som berättar om och förankrar det historiska landskapet.

### *Parklandskap*

Utanför och inuti bebyggelsegruppema finns partier med bevarad parkkaraktär från perioden 1955-1975 i enlighet med

Stockholmsstilen, Uttrycks genom gångvägar anpassade till befintlig topografi och växtlighet, såsom berghällar, förkastningsbranter, impediment och grupper av träd, liksom det sätt på vilket historiska inslag inlemmats.

#### *Gamla Östberga*

En banbrytande representant för byggandets industrialisering i Sverige på 1950-talet. Värdena uttrycks i byggnader och stadsplan. En helhet där planmönster, bebyggelse och inre parkrum samverkar. Stamparken gestaltades med fokus på sociala och upplevelsemässiga värden, enligt Stockholmsstilens ideal.

#### *Östbergahöjden*

Uttryck är Östbergahöjdens ursprungliga gestaltning och planmönster från 1966-1970, med sammanhållen byggnadshöjd strax under trädtoppsnivå och enhetlig typologi. Samspelet mellan bebyggelse, terräng och grönska, exempelvis i form av sammanhängande inre parkstråk. Inslag som naturstensmurar, gångvägsportar, parkleken Backen. Den tydliga inramningen i form av en vegetationsklädd sluttning med berg i dagen.

#### *Liseberg samt Örby slott*

Utgör delar av stadens årsringar; enhetligt radhusområde i Liseberg från 1960-talet samt varierat villaområde. Uttryck är bebyggelsens ursprungliga gestaltning och småskalighet liksom stadsplanens lyhördhet gentemot terrängens och naturens förutsättningar.

#### *Fornlämningar*

I programområdet finns fornlämningar, varav man kan nämna en sträcka av Göra Landsväg, ett gravfält, skålgropsstenar, Ersta och Östberga bytomter, m.fl. Länsstyrelsen hanterar frågor som rör fornlämningar.

#### *Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering*

Bebyggelsen i Östberga, med Gamla Östberga och Östbergahöjden, klassificerades av Stadsmuseet år 2008.

Hela Gamla Östberga är utpekad som ett kulturhistoriskt värdefullt område, med hänvisning till områdets sammantagna kulturhistoriska värden, inklusive Stamparken. Två enskilda hus i området bedöms i sig ha särskilda kulturhistoriska värden

(grönmarkerade ), dels det så kallade prov huset med adressen Stamgatan 87 där nya material och metoder testades under uppförandetiden, dels skivhuset med adressen Stamgatan 59-63 med arkitektoniska, arkitekturhistoriska och stadsbildsmässiga värden. I övrigt har de enskilda byggnaderna i Gamla Östberga vissa kulturhistoriska värden (gulmarkerade ).

I Östbergahöjden har stora delar av bebyggelsen särskilda kulturhistoriska värden och är därför grönmarkerade, det gäller de byggnader som bevarar ursprunglig gestaltning. Motiveringen lyfter enhetlighet och tidstypisk arkitektur, liksom de grönskande park och gårdsmiljöernas värden och ursprunglig konstnärlig utsmyckning. De byggnader i Östbergahöjden som förändrades på 2000-talet har vissa kulturhistoriska värden.

### **Stadsmuseets synpunkter**

#### *Övergripande synpunkter*

#### Syften och ambitioner

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. Att programmet lyfter de offentliga rummen är bra, 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.

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.

#### Risker

Den föreslagna utbyggnaden är mycket stor, med över 2500 bostäder och 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.

Programmets nya bebyggelse har på flera ställen 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.

Programmet syftar till att "omprogrammera" de offentliga rummen till innehåll och utformning. Här vill Stadsmuseet mana till försiktighet, 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.

Nedan följer en genomgång av de delar där Stadsmuseet har särskilda synpunkter och förslag. Rubrikerna hänvisar till programmets kapitelindelning.

### *Struktur*

#### Gator

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 cykeltvägen 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.

### Gång- och cykel

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

### Nya möjligheter för kollektivtrafiken

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 Sjöholmsvägen 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.

### Rekreation

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.

### Byggnadshöjder

Stadsmuseet vill understryka att det måste vara befintlig byggnadshöjd som ska vara styrande för nya hushöjder utmed Östbergabackarna. Enligt programmet ska bebyggelsen uppföras i 4-5 våningar. Programmets sektioner antyder att det i praktiken kan innebära byggnader som får högre takfotshöjd än 1960-talsbebyggelsen. Anpassning bör ske till det lokala sammanhanget, och till Östbergahöjdens viktiga och bevarade siluett. Kompletteringsmöjligheter inom befintlig struktur Stadsmuseet delar programmets bedömning att det kan finnas potential för kompletteringsbebyggelse på markparkeringsplatser inom Östbergahöjden. Ett bebyggande av alla utpekade parkeringsplatser 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.

Stadsmuseet bedömer 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.

### *Offentliga rum*

#### Lisebergsparken och dalgången

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 mycket stora befintliga kvaliteter 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.

#### Centrala promenaden

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

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

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.

#### Kvarnbacksskogen

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.

#### *Delområden*

##### Delområde 1. Centrala Östbergahöjden.

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. Stadsmuseet anser 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.

##### Delområde 2a. Arstafältet södra

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 bebyggelsesiluett 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.

#### Delområde 2a - alternativ B

För detta alternativ 2b gäller Stadsmuseets synpunkter i delområde 2a, 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.

#### Delområde 2b. Tussmötevägen

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

#### Delområde 3. Årstafältet västra

Här gäller Stadsmuseets synpunkter för delområde 2a 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 storgårdskvartier 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 sluttningen mot Östbergahöjden. Här förordar stadsmuseet indragna punkthus.

Delområde 4a samt 4b. Västra Liseberg och Åbyvägen

Stadsmuseet bedömer att dessa delområden 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.

Delområde 5a. Västra Östbergabackarna

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 lämna 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.

Delområde 5b. Parkstråksslänten

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.

Delområde 5c. Sjöholmsvägen

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 kvarnlägen.

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.

### **Rådet till skydd för Stockholms skönhet (117)**

Programmet möjliggör 2500 bostäder i Östberga men visar också hur offentliga platser inom området rustas och utvecklas och lyfter fram Lisebergsparken som sammanhållande parkstråk. Visionen är att alla ska vara välkomna och känna sig trygga i Östberga med en stadsmiljö och aktiviteter anpassade för många och målet är stolta invånare med tillit till varandra. Medlet är att skapa flera och varierade mötesplatser som initierats och påverkats av de boende men också en ökad täthet med fasader mot gatan och förbättrad kollektivtrafik.

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. 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. Rådet 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.

Rådet vill generellt också 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. Behovet av att stärka stadsmiljön, framförallt i gamla Östberga, är mycket stort. Lika väl som att omvandlingen av gaturummen skapar trygghet så innebär 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.

Rådet 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.

Utöver vissa brister i kartmaterialet som försvårar bedömningen av programmet i detalj, bland annat önskar rådet en övergripande plan med delområden redovisade, anser rådet att även fornminnet och en tydligare plan för dess pedagogiska tydliggörande som värdefull för lokalmiljö och hembygdskänsla bör fogas till remissunderlaget redan nu.

Skönhetsrådet ställer sig sammantaget positivt till programmet.

#### **Utbildningsförvaltningen (88)**

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.

Utbildningsförvaltningen ser i dagsläget större fördelar med läge för skola i alternativ b då alternativ a antagligen innebär dyrare och mer komplexa åtgärder. Det är viktigt att skolbyggnaden anpassas utifrån de funktioner, aktiviteter och myndighetskrav som gäller för skola. Utbildningsförvaltningen beställer skolor utifrån utbildningsnämndens Funktionsprogram för skollokaler och har begränsat budgetutrymme för hyreskostnader.

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.

#### **Idrottsförvaltningen (108)**

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.

#### **Rådet för funktionshinderfrågor (155)**

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

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

### **Kyrkogårdsnämnden (50)**

Bedömningen är att programmet inte berör kyrkogårdsnämndens verksamhet och kommer därför inte tas upp för behandling i nämnden.

### **Stockholm vatten och avfall (209)**

#### **Befintliga ledningar**

Aktuellt planprogram medför att befintliga VA-ledningar behöver flyttas, bland annat på Östbergabackarna mot Åbyvägen (Delområde 4b), Östbergabackarna anslutning mot Östbergavägen (Delområde 3) och i norra kurvan Östbergabackarna – Harplingegränd (Delområde 3). Även vid undergången av Åbyvägen från Östbergabackarna (Delområde 4b) kommer ledningsflytt bli aktuell då hus planeras över ledningen som korsar grönområdet i dag.

Vid Östbergabackarna 73 (Delområde 3), ligger Östbergahöjden tryckstegringsstation, denna ser ut att hamna direkt under ett av de planerade husen. Här rekommenderar vi att planerad exploatering förflyttas så det inte hamnar där tryckstegringsstationen står då flytt av denna station medför en orimligt stor kostnad.

Snett mitt emot tryckstegringsstationen i bergsslutningen upp mot Harplingegränd ligger ett bergrum med befintliga ledningar. Ingången till bergrummet måste fortsätta vara tillgänglig. Går det att komma åt ingången bakom det planerade huset (Delområde 3, första huset i slänten mot delområde 2)? Annars behöver huset flyttas i sidled för att inte hamna mitt för bergrumsöppningen.

#### **Dricksvattenförsörjning**

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.

### **Spillvatten**

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**

Nedanstående synpunkter är baserad på utförd dagvattenutredning för programområdet, utförd av Geosigma AB, 2017-05-12.

- Sida 8 (50): 2.1 Material och datainsamling
  - Stockholm Stadens skyfallskartering
  - Stockholm Stadens dagvattenstrategi
- Sida 24 (50): Flödesberäkningar

- Sida 24 (50): Dagvattenutredningen förutsätter att ”planerade bostadskvarteren kommer att byggas med LOD”. Hur ska detta försäkras i programskedet samt hur ska detta följas upp i genomförandefasen? Vi rekommenderar att dagvattenflöden även beräknas för planerade bostadskvarteren utan LOD och att fördröjningsvolymen baseras på alternativet utan LOD på kvartersmark. Alternativt ska Publikationen ”Åtgärdsnivån vid ny- och större ombyggnation” ligga till grund för flödes- och fördröjningsberäkningar. Denna publikation ställer krav på fördröjning och rening på allmän platsmark, samt kvartersmark.
- Sida 25(50): ”Flödesberäkningar och dimensionerande volymer... i enlighet med Stockholm Vatten riktlinjer”. Beräkningar ska ske enligt P110 samt ovannämnt Publikation.
- Sida 27(50): Dimensionerande utjämningsvolym
  - Utfördes dessa beräkningar under förutsättning att det finns LOD på kvartersmark? Publikationen ”Åtgärdsnivån vid ny- och större ombyggnation” ska i detta fall ligga till grund för beräkningarna.
- Sida 28(50): Föroreningsbelastning
  - Tabell 4-5: Gränsvärdena bör inkluderas i tabellen.
- Sida 29(50): Extremregn och lågpunkter
  - Stockholm Stads skyfallsmodellering...
- Sida 33(50) 5.1 Bedömning av lämplig placering av bostäder
  - ”alternativt att dagvattnet pumpas över till den ...”: Pumpning av dagvatten ska inte vara ett alternativ.
- Sida 38-40 Skelettjordar
  - ”dagvatten från hustaken leds via... till skelettjordarna”: Ansvarsfrågan bör diskuteras. Takvattnet ska inte kopplas till skelettjordar som ägs och driftas av Trafikkontoret. Om takvattnet leds utåt till utkastare, hur kan man då räkna med LOD på kvartersmark? Lutar alla tak utåt till gatan?

- Sida 41(50) Rekommendationer för kvartersmark
  - Dessa ska vara krav med tanke på att beräkningarna utfördes under förutsättning att LOD finns på kvartersmark.

## Övriga remissinstanser

### **Fortum Värme (90)**

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

### **Ellevio AB (104)**

#### **Regionnät**

Ellevios 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 om byggnation av stationen försvåras.

Det är viktigt att hänsyn tas till de ledningstunnlar som finns i området. Ellevio AB har flera 220 kV ledningar, förlagda i tunnel i anslutning till utpekad plats. Kontakta Ellevio samt tunnelägare i området för samråd.

Vidare har Ellevio flera 110 kV och 33 kV kablar inom utpekad område. Kablarna måste beaktas i samband med exploateringen och får inte skadas.

Ellevios anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrar, vibrationer och sättningar. Vi utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske.

Vi önskar bli kontaktade i ett tidigt skede för samråd.

Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av sökande.

### **Lokalnät**

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. Se bilaga för de funktioner som behöver säkerställas.

I området finns befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningar som kan behöva flyttas i samband med exploateringar. Kontakta oss i god tid för ledningssamordning.

Åtgärder i Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av sökande.

Bilaga: Funktioner nätstationer Ellevio AB (återfinns i ärendet).

### **Skanova AB (138)**

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar med ett väl utbyggt fiber- och kopparnät med många överlämningspunkter inom området, se bifogad karta.

Skanova kommer fortsatt satsa på fiberutbyggnad inom området. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter - i form av tjänster - som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar 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. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

### **Svenska Kraftnät (147)**

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Vi vill upplysa

om att vi 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.

Svenska kraftnät vill också upplysa 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 påverkar varken tunneln eller drift, underhåll och möjlighet till förnyelse av de elkablar som är förlagda i den.