

Samrådsredogörelse Detaljplan och MKB för Postgården mm (Årstafältet etapp 2) i stadsdelarna Årsta och Östberga, Dp 2013-00525

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	4
Förslagets syfte och huvuddrag.....	4
Hur samrådet bedrivits.....	4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	5
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	5
Allmänt om förslaget och utvecklingen	6
Arkitektur och gestaltning.....	8
Kulturmiljö	8
Olägenheter för grannar	10
Parker och grönområden	10
Gator och trafik	13
Teknisk försörjning.....	17
Hälsa och säkerhet	19
Miljö- och klimataspekter	22
Övriga frågor	26
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	28
Föreslagna förändringar.....	28
Inkomna synpunkter	30
Statliga och regionala myndigheter och förbund	30
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	39
Övriga remissinstanser	46
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	49
Övriga, ej sakägare.....	52

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planen syftar till att länka samman Årstafältet med omgivande stadsdelar, och att skapa nya mötesplatser och en levande stadsdel. Samrådsförslaget innehöll cirka 730 lägenheter, 500 studentbostäder, 225 hotellrum/14000 kvm kontor samt, lokaler och parkeringsgarage. Planförslaget och MKB:en var ute på samråd 2015-08-10 - 2015-09-21.

Under samrådet har ca 45 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men har synpunkter i sak, framför allt vad gäller riskfrågor kring närheten till farligt godsled, ammoniakhantering på Martin Olsson samt närheten till bensinstationer. En annan stor fråga har varit påverkan på trafiken i Södra länken samt till och från partihallsområdet och därmed verksamhetens framtida möjligheter. De flesta sakägare, föreningar och övriga boende som framfört synpunkter önskar att planarbetet ska avbrytas och att Årstafältet ska bevaras som en park.

Länsstyrelsen skriver att utifrån samrådsförslagets hantering av riskfrågor är bebyggelsen olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, och att de kommer att upphäva detaljplanen om inte riskfrågorna ses över. Andra viktiga frågor är trafikpåverkan på riksintresset Södra länken, miljö kvalitetsnormer för dagvatten samt buller.

Stockholm Business Region, Företagsgrupperna Stockholm, Sammarbetsnämnden I Årsta partihallar, Fruktfastigheten AB, och Martin Olsson Fastigheter AB befarar att den planerade stadsdelens påverkan på trafiken kommer att vara så pass stor att de inte längre kommer kunna bedriva sin verksamhet i partihallsområdet.

Trafikverket anser att trafiken på riskintresset Södra länken inte får påverkas, samt att bebyggelsen måste placeras på längre avstånd från Södra länken på grund av risk, samt att de vill kunna bygga ut Åbymotet i framtiden för att hantera ökade trafikmängder.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer framförallt riskfrågor (inom ramen för MKB-arbetet) och trafikfrågor att studeras vidare samt, som en konsekvens härav, utformning av byggnader och planstruktur.

Det är framförallt kvarter G som behöver omstuderas utifrån riskfrågor. Kvarterets bostads- och kontorsdel behöver flyttas minst 15 meter längre bort från Södra länken för att klara länsstyrelsens

krav på 25 meter från farligt godsled för stadigvarande vistelse. Kvarteret behöver även omstuderas i sin västra del utifrån avstånd till bensinstationerna i partihallsområdet.

Delar av kvarter E, F och G behöver ses över utifrån avstånd till ammonikhantering hos Martin Olsson.

Trafiken kring Åbyleden och Åbymotet behöver studeras vidare för att se hur den planerade bebyggelsen påverkar partihallsverksamhetens trafik samt påverkan på Södra länken.

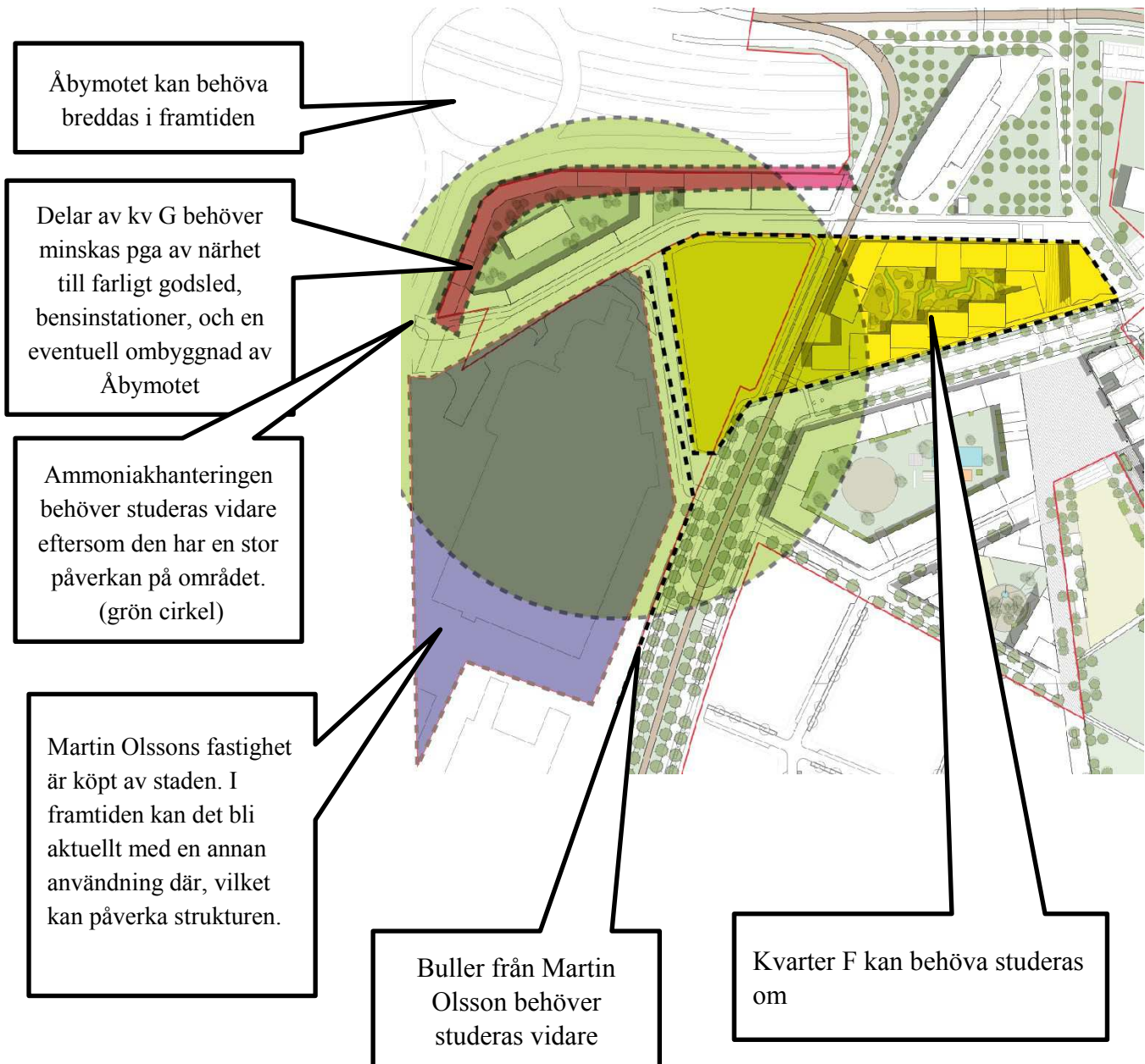
Efter samrådet har staden köpt upp tomträtten till Martin Olsson (fastigheten Postgården 2 och 4). I Detta innebär att området i framtiden kan planeras för annat ändamål. Detta kan även komma att påverka kvarter G samt närliggande kvarter, bland annat kvarter F.

Staden driver två projekt som kan påverka utformningen av Södra länken. Det ena är en ny stadsdel i Älvsjö där exploateringen kan öka om man lägger över trafik från Huddingevägen till Åbyvägen. Det bygger även på att Huddingevägen inte längre används för farligt gods utan att det läggs på Åbyvägen. Staden arbetar även på strategisk nivå med så kallade urbana stråk, där bland annat Örbyleden och delar av Huddingevägen på sikt skulle kunna omdanas till levande stadsgator med flera tusen bostäder. Detta kräver att farligt gods på Örbyleden kan hanteras eller ledas om. Allt detta gör att Åbymotet kan behöva kapacitetsförstärkas, vilket kan påverka utbredningen av kvarter G. I skrivande stund är dessa förutsättningar oklara men det är viktigt att öppna upp för dessa stora möjligheter till framtida exploateringar.

Kontoret föreslår att förslaget studeras om kring kvarter G och F samt intilliggande ytor inklusive Åbymotet (se illustration) för att hitta optimala lösningar utifrån de nya förutsättningarna. Fokus ska ligga på såväl stadskvaliter som bostadspotential

Studierna av övriga kvarter ska fördjupas gällande form och gestaltning. Förskolor, sol- och vindförhållanden samt buller ska studeras vidare. Även gestaltning av allmän platsmark ska ses över.

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



Sammanfattning av föreslagna ändringar.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att länka samman Årstafältet med omgivande stadsdelar, och att skapa nya mötesplatser och en levande stadsdel. Samrådsförslaget innehöll cirka 730 lägenheter, 500 studentbostäder, 225 hotellrum/14000 kvm kontor samt, lokaler och parkeringsgarage.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd och MKB-samråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2015-08-10 - 2015-09-21. Information om samrådet

skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, hos Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Årsta onsdag den 1 juli datum månad 2015. Samrådsmöte i form av öppet hus hölls 2015-09-03 kl 16-20 i Årsta Folkets Hus, med cirka 100 besökare.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om samrådet och planprocessen

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar menar att staden, genom en strimlad planindelning där ingen plan tar helhetsansvar, skapar en betydande osäkerhet om vad staden vill gällande fortlevnaden av Årsta partihallar.

Nätverket Årstafältet! yrkar om en muntlig förhandling med samtliga ledamöter i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige innan förslag till detaljplan antas. Som grund för yrkandet åberopar man Europakonventionen om mänskliga rättigheter artikel 6.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har tagit fram ett övergripande planprogram (Dnr 2007-08046) som sedan delas upp i mindre detaljplaner. Staden arbetar dock alltid utifrån en helhet, även fast ett programområde behöver delas upp i flera detaljplaner på grund av dess storlek.

Planprocessen regleras ingående av plan- och bygglagen och innebär ett i grunden skriftligt förfarande, där alla berörda har rätt till samråd om förslaget och rätt att få granska förslaget innan det beslutas av stadsbyggnadsnämnden/kommunfullmäktige. Genom rätten att granska förslaget innan det beslutas ges möjlighet för den som eventuellt är missnöjd med förslaget att kontakta beslutsfattare genom brev eller på annat sätt innan förslaget beslutas.

Stadsbyggnadskontoret arbetar på Stadsbyggnadsnämndens uppdrag och tjänstepersoner har varit tillgängliga för muntliga frågor under samrådsmötet samt per telefon.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen överensstämmer med Stockholms stads översiktsplans intentioner. Även stadsdelsförvaltningen, fastighetskontoret, Stockholm Business Region och Skönhetsrådet är positiva till planen och ser positivt på att Årstafältet blir en tät stadsdel med attraktiva stadskvaliteter med ett blandat utbud av bostäder och verksamheter. Stadsdelen är även positiva till ett stort tillskott av studentbostäder.

Kopplingar/samband

Även Naturskyddsföreningen ser positivt på att man bebygger redan hårdgjorda ytor för att få en mer blandad bebyggelse samtidigt som Östberga knyts mer till Årsta, men liksom Samfundet S:t Erik och Skönhetsrådet efterfrågar man bättre gröna kopplingar inom området, särskilt mellan den centrala parken och Valla/Årsta samt den flyttade tvärbanestationen. Breddade grönstråk kan i någon mån även balansera de storskaliga byggnadsvolymer och den höga exploateringen, anser man. Skönhetsrådet anser att Trafikverkets teknikbyggnad måste utgå eller integreras i annan bebyggelse, då den blockerar möjligheterna till ett attraktivt möte med den nya stadsdelen. Länsstyrelsen menar att kommunen bör se över om befintliga samband mellan Årstafältet, Årsta och Valla kan tas tillvara och utvecklas för att inte den lokala tillgängligheten till kvarvarande delar av Årstafältet ska försämrats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har i förslaget arbetat med att skapa gröna kopplingar till omgivningarna. Det finns svårigheter att skapa ytterligare stråk till Årstafältet genom Årsta och Valla eftersom många av de stråk som finns ligger på kvartermark.

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget har hittat en god balans i frågan.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Skönhetsrådet att Trafikverkets teknikbyggnad blockerar möjligheten till ett bra möte med den nya stadsdelen. Byggnaden kan dock inte utgå eftersom den behövs för ventileringen av Södra länken. Den kan inte heller integreras i annan bebyggelse på grund av arbetsmiljökrav, drift och åtkomst till byggnaden. Området däromkring planeras dock att omdanas för att få en tydligare parkkaraktär, vilket minskar de negativa effekterna av trafikverkets byggnad.

Verksamheter/arbetsplatser

Stockholm Business Region (SBR) anser att det är en brist att föreslagen detaljplan inte på ett mer ingående sätt lyfter problematiken kring närliggande verksamheter och dess framtida förutsättningar i och med Årstafältets planerade utveckling. Liksom Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar (SNÅ) och Företagsgrupperna Stockholm påpekar SBR att planen bör följa inriktningsbeslutet om att Årsta partihallars företagsområde utgör ett strategiskt viktigt gods- och logistikområde och lyfter fram vikten av fungerande in- och utfarter för gods- och leveranstrafik för att företagen ska ha reella förutsättningar att bedriva sina verksamheter på ett seriöst sätt. Vidare anser SBR att för att kunna skapa fler arbetstillfällen i Söderort måste staden ha ett tydligare näringslivsfokus och ge förutsättningar för kontorsfastigheter kopplat till bostadsbebyggelsen. Bostadsmålet är styrande men att i huvudsak fokusera på service och omsorg i bottenvåningarna är inte förenligt med ambitionen om fler arbetsplatser och en levande och attraktiv stad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det fortsatta arbetet ska trafiksituationen kring partihallarna och Åbyvägen/Åbymotet studeras vidare. Kontoret instämmer i att partihallarna är ett strategiskt viktigt gods- och logistikcentrum, men anser att förslaget ger en grund för fortsatt verksamhet i området. Trafiksituationen är mer omfattande än den påverkan Årstafältets bebyggelse har. Trafiksituationen ses över kontinuerligt av trafikkontoret på både kort och långsikt där stadsbyggnadskontoret deltar utifrån det övergripande planeringsarbetet i staden.

Kontoret instämmer i vikten av ordentliga arbetsplatser och har satt ett mål på 2600 arbetsplatser för hela programområdet. I nuvarande beräkningar ligger antalet arbetsplatser på ca 1200-1900 för stadsdelen. Frågan kommer att studeras vidare under den fortsatta planeringen i kommande etapper.

Landskapspark

Flera boende i området, liksom Nätverket Årstafältet! motsätter sig bebyggelse på Årstafältet och vill istället se att staden återupptar utvecklingen av en landskapspark på hela området, enligt gällande detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Idag råder bred politisk enighet om att staden ska växa och i översiktsplanen pekas Årstafältet ut som en nod i det växande Stockholm och ingår i den centrala stadens utvidgning.

Detaljplanerna för etapp 1 och för parken, är antagna av kommunfullmäktige. Inflyttningen till Stockholm är idag cirka 15 000 personer per år och enligt de prognoser som görs kommer den siffran att öka. Stadsbyggnadskontoret anser att översiktsplanens intentioner och den stora inflyttningen har skapat nya förutsättningar för planeringen av en ny stadsdel och park på Årstafältet. Sammanfattningsvis anser stadsbyggnadskontoret att den planerade bebyggelsen innebär ett välkommet tillskott av bostäder till söderort.

Arkitektur och gestaltning

Stadsmuseet ser positivt på planerna att realisera arkitektur med stor variation och hög kvalitet på Årstafältet. Skönhetsrådet menar dock att karaktären av variation inom och mellan bebyggelsens kvarter riskerar att bli allt för konstruerad.

Stadsdelsnämnden anser att användningen av trä som byggnadsmaterial och fasadmateriel bör öka.

Trafikkontoret befarar att en otydlighet om vad som är allmän mark respektive kvartersmark kan uppstå i kvarter F där bebyggelsen mot huvudgatan består av snedställda volymer med små triangulära platsbildningar under.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utifrån tävlingsförslaget för Årstafältet har en arkitektonisk variation uppmanas där ett stort utrymme och frihet getts till de olika arkitektkontor som gestaltar hus på Årstafältet. Stadsbyggnadskontoret anser att det finns ett arkitektoniskt värde i denna gestaltningsfrihet. I planprocessen träffas de olika arkitekterna och kan på så sätt diskutera sina idéer för att hitta och arbeta vidare med såväl likheter som kontraster. Kontoret framför stadsdelsnämndens önskan om trä som byggnads och fasadmateriel till byggherrar och arkitekter, men kommer inte att reglera detta i detaljplanen.

I det fortsatta arbetet kommer gränserna mellan allmän plats och kvartersmark att studeras vidare med trafikkontoret för att klargöra hur det offentliga rummet kan skötas.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Den befintliga byggnaden som är varulager och kontorsbyggnad för ICA har visst kulturhistoriskt värde, påpekar Stockholms

stadsmuseum, men inte tillräckligt för att man ska avstyrka en eventuell rivning.

Fornlämningar

Stadsmuseet påpekar att planområdet gränsar till både Valla å, som hade en viktig funktion i det agrara landskapet, och en del av Göta landsväg, som är klassad som fast fornlämning med speciella bevarandevärden.

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk utredning inom planområdet krävs.

Stadsbild

Länsstyrelsen menar att det är viktigt att inte låta den tillkommande bebyggelsen dominera över den befintliga i Valla. Denna synpunkt delas av stadsmuseet och flera boende i området, som önskar att man bygger vidare på förhållningssättet i tidigare plan där skalan närmast Valla gärde är låg. Det framförs även att det öppna planmönstret och karaktären av fritt liggande byggnader i naturlandskap är viktiga och bevarandevärda egenskaper.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att det är viktigt att beakta de kulturhistoriska värdena. En arkeologisk förstudie har gjorts i samband med arbetet med en övergripande miljökonsekvensbeskrivning för programområdet. Enligt den finns det inga fornlämningar inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret har kontaktat länsstyrelsen. De har ändrat sin bedömning eftersom de trodde att det handlade om förlämningar i södra delen av Årstafältet.

Stadsbyggnadskontoret anser att den nya bebyggelsen inte behöver underkasta sig den befintliga bebyggelsen i Valla gärde. Den planerad bebyggelsen har ungefär samma höjd som den befintliga. Den planerade bebyggelsen bör kontrastera med den befintliga bebyggelsen i form av skillnader i utformning och gestaltning, för att man på så sätt ska kunna avläsa de historiska årsringarna. Det finns även ett stadsbyggnadsvärde i att låta den höga bebyggelsen tydligt annonsera torget som den mest centrala delen av den nya bebyggelsen. Den nya stadsdelen utgår ifrån ett mer traditionellt stadsplanemönster där byggnader placeras huvudskaligen i tydliga kvarter och inte ligger fritt i landskapet, för att på så sätt skapa en tydligare stadsmiljö. Den befintliga bebyggelsen ligger kvar med sin öppna placering i naturen omgärdade av parkeringsplatser.

Olägenheter för grannar

Martin Olsson Fastigheter begär en redovisning av hur genomförandet ska ske för att minimera störningar för deras hyresgäster. Man vill betona vikten av att fastigheternas två av- och påfarter med lastfordon upp till 24-metersbilar fungerar väl under byggtiden. Vidare motsätter sig Martin Olsson Fastigheter starkt den inskränkning på deras tomtmark som planen förutsätter då området redan idag är begränsat ur ett framkomlighetsperspektiv.

Det efterfrågas även en konsekvensbeskrivning av vad bebyggelsen på Årstafältet medför för de boende i Årsta och Valla gärde gällande tillgång till rekreativsmöjligheter, risk för sättningar, utökad trafik och minskad solinstrålning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det fortsatta arbetet kommer exploateringskontoret upprätta en plan för genomförandet (byggskedet) av den planerade stadsdelen. Detta arbete kommer att ske i dialog med St:Erik markutveckling som efter samrådet köpt upp Martin Olssons tomträtt för fastigheterna Postgården 2 och 4. Stadsbyggnadskontoret anser att inskränkningen på fastigheten Postgården 2 är acceptabel utifrån de stora strukturändringar som behövs för att bygga den nya stadsdelen. Dialog kommer att föras med St:Erik markutveckling kring olika framtida utvecklingsalternativ på fastigheterna. Hyreskontraktet med Martin och Servera går ut 2023.

Planhandlingarna redovisar konsekvenserna för de boende i Årsta och Valla gärde. De får längre till rekreativsmöjligheterna och Årstafältet planeras till en park där själva ytan blir mindre, men med högkvalitativa rekreativsytor. Även trafikprognoser redovisas, men kommer att fortsätta studeras. Geotekniska utredningar har genomförts och kommer att fördjupas inför projektering för att arbetet med Årstafältet inte ska innebära sättningar för befintlig bebyggelse. Solinstrålningen minskar i vissa lägen vilket redovisats i solstudier.

Parker och grönområden

Naturskyddsföreningen menar att kommunens nuvarande förslag tar alltför mycket av Årstafältet i anspråk och påpekar att Årstafältet i och med den planerade exploateringen kommer att tappa sin sociotopklassning som ett större friområde. Även Samfundet S:t Erik påpekar att ett av stadens värdefulla fält med högt kontinuitetsvärde vad gäller landskapsbild försvinner. Skönhetsrådet påpekar att de nya offentliga rummen måste ges en högkvalitativ utformning och att de ytor som tillförs måste tåla det slitaget som en växande befolkning innebär. Man menar också att

det inte får framstå som att odlingsmöjligheter på en balkong, en grön terrass, en innergård eller ett sedumtak kan ersätta en grön utemiljö.

Föreningen Nätverket Årstafältet! liksom flera privatpersoner menar att planförslaget tillsammans med övrig planerad exploatering på Årstafältet kommer att innebära betydande negativ miljöpåverkan, förstöra kulturhistoriska värden och inskränka möjligheter för sport, lek och rekreation. Därtill anser man att befolkningsökningen med nya planerade exploateringar av bostäder i områden kring Årstafältet förstärker behovet av ett väl tilltaget rekreativt område.

Det föreslås att en pulkabacke anläggs inom planområdet, då detta saknas i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är medveten om att ytorna kring Årstafältet minskar och karaktären förändras på så sätt som påpekats av remissinstanserna. Dock väger behovet av nya bostäder tyngre och den nya stadsdelen är en viktig del av översiktsplanens intentioner när Stockholm växer. Kontoret anser inte att den planerade stadsdelen innebär en betydande negativ miljöpåverkan, vilket även stämmer med Länsstyrelsens ställningstagande. Möjligheter till sport, lek, och rekreation kommer fortsatt vara stora i den nya stadsdelen, även fast vissa verksamheter utgår.

De gröna ytor som planeras i kvarter och bebyggelse är ett komplement till parken och inte en ersättning för att fältet minskar i storlek. Kontoret instämmer med skönhetsrådet att de nya offentliga rummen måste ges en högkvalitativ utformning och att de ytor som tillförs måste tåla det slitage som en växande befolkning innebär.

Planområdet är platt och en pulkabacke kommer inte att kunna anläggas, trots att det saknas. I parken planeras en 8m hög bullervall där det finns möjligheter att använda denna som en pulkabacke.

Förskolegårdar

Stadsdelsnämnden anser att man i kommande planering bör sträva efter att förskolegårdarnas storlek ska öka. Miljö- och hälsoskyddsnämnden instämmer i stadens bedömning att den begränsade ytan på förskolegårdarna uppvägs av den närliggande parken, men poängterar i likhet med Naturskyddsföreningen att parken måste kunna nås på ett enkelt och trafiksäkert sätt.

Länsstyrelsen påpekar att forskning visar att leken riskerar att bli mer vuxenstyrd när förskolebarn hänvisas till en allmän park, vilket medför ett större ansvar för förskolepersonalen. Att förskolor

hänvisas till allmänna parker kan även innebära större slitage på dessa vilket ställer krav på slitstarka växter och material.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadens bedömning är att den begränsade ytan på förskolegårdarna uppvägs av den närliggande parken. Frågan om förskolegårdar är dock viktig och ska studeras vidare, både inom planområdet men också övergripande för hela utvecklingen av den nya stadsdelen.

Offentliga platser

Trafikkontoret anser att placeringen av den större torgytan kommer att ge platsen förutsättningar för ett rikt folkliv, men att det är viktigt att den inte blir skuggad av de byggnader som ligger på västra sidan av torget. I de fall gångbanor är smalare än 3,5 m menar trafikkontoret att det kommer att bli svårt att få plats med uteserveringar och andra utåtriktade aktiviteter.

I detta skede ser det ut att finnas goda förutsättningar för gatuträden, anser trafikkontoret, men på den större parkytan vid Södra länkens teknikbyggnad bör man fundera på om de kan ställas i grupper med grön undervegetation istället för utspridda såsom i förslaget, vilket vore bättre både ur ett skötselperspektiv och för de gröna sambanden mot Årstaskogen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I nästa skede kommer byggnadsvolymer studeras vidare, bland annat utifrån solbelysning på torget. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer trädplanteringar och ytrymmen för uteserveringar studeras vidare. Placeringen av träd kommer inte regleras i detaljplanen.

Koloniområdet

Föreningarna Årstafältets Koloniområde och Storstockholms koloniträdgårdar påtalar att det måste finnas en överenskommelse och avtal mellan föreningarna och staden kring alla detaljer av flytt av det befintliga koloniområdet och iordningställandet av det nya området. Flera enskilda kolonister motsätter sig att man lägger ner Årstafältets koloniområde och menar att inget nytt tillkommit som berättigar att man river upp DP 93045.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret vill påpeka att koloniområdet inte läggs ner, utan flyttas inom Årstafältet. Den befintliga planen för området behöver ersättas då den lades fram när Stockholm inte hade den akuta bostadsbrist som finns idag. Staden kommer teckna avtal med

koloniföreningen för att reglera alla frågor som har med flytten att göra.

Gator och trafik

Biltrafik

Länsstyrelsen liksom Trafikverket menar att bebyggelsen inte bör placeras så nära Södra länken som detaljplanen medger, eftersom det kan utgöra ett hot mot utnyttjandet av anläggningen. Man menar att det rekommenderade minsta avståndet på 35 meter till Södra länken bör beaktas i det kommande planarbetet och att det redovisas hur planförslaget kan tillgodose riksintresset.

Trafikverket har ett pågående projekt som tar fram vägplan för trafikplats Åby (Åbymotet), som är hårt belastad. Det är viktigt att projektet beaktas och att ny bebyggelse invid trafikplatsen inte får omöjliggöra eventuella framtida om/utbyggnader av trafikplatsen. Man påtalar även att hänsyn bör tas till pågående åtgärdsvalsstudie om Huddingevägens funktioner i framtiden. Trafikverket vill även se hur trafiken avleds från Södra länken och Huddingevägen och vilka konsekvenserna blir, samt hur det övergripande vägnätet påverkas av exploateringen.

Flera fastighetsägare och verksamhetsföreträdare i Årsta partihallsområde liksom stadsdelsförvaltningen menar att planarbetet på ett bättre sätt behöver utreda och tydliggöra hur Årsta Partihallars verksamheters behov kan tillgodoses. En djupare trafikanalys kring Åbymotet och hur den påverkas av bebyggelsen måste göras. Man anser att det i plankartan bör framgå att gatan vid kvarter G inte tillåter genomfartstrafik, vilket är en nödvändighet för att transporter och flödet ska fungera. Såväl det östra som det västra delområdet behöver dubbla accesser och angöring till garage, handel, studentbostäder och kontor samt godstrafik till centrumfunktioner och de boendes parkeringstrafik måste ske via områdets huvudgata och Ersta Gårdsväg. Även trafikförsörjningen under byggskedet måste beaktas.

Även miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en tydlig strategi i materialet för hur framtida genomfartstrafik genom planområdet kan motverkas. Trafikkontoret önskar även en redovisning av hur lastning och lossning är tänkt att ske till de olika lokalerna och verksamheterna i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avståndet till Södra länken behöver ses över inför eventuella breddningar av Åbymotet, som bland annat kan förorsakas av planeringen av en nya stadsdel i Älvsjö, samt en översyn av farligt gods på leder, bland annat för att möjliggöra bebyggelse längs Örbyleden. Även framtida planer för Huddingevägen ska beaktas.

En övergripande trafikstudie av trafiken i söderort genomförs av trafikkontoret. Därtill kommer påverkan på riksintresset Södra länken redovisas. Södra länken kommer att påverkas, inte bara av Årstafältet, men av alla de planerade byggen som pågår i staden. Under utbyggnaden av Årstafältet är det viktigt påverkan på trafiken i Södra länken minimeras.

Fördjupade trafikutredningar kommer att utföras för att vidare studera hur trafiken kring partihallarna kan fungera. Där kommer även Åbymotet att studeras vidare. Trafikutredningen ska även presentera en strategi för att motverka genomfartstrafik inom planområdet. Lastning och lossning för de olika lokalerna och verksamheterna i området ska också studeras vidare.

I planerna planeras gatan söder om kvarter G vara stängd för genomfartstrafik genom lokala trafikföreskrifter. Dock anser inte Stadsbyggnadskontoret att detta bör regleras i detaljplanen, eftersom möjligheterna att i framtiden lägga om trafiksystemet bör hållas öppna.

Parkering

Trafikverket anser att ett p-tal på 0,5 är relativt högt och ser gärna att detta minskade ytterligare. Stadsdelsnämnden anser dock att noll parkeringsplatser till studentbostäderna inte är rimligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att ett p-tal på 0,5 är rimligt med tanke på läget. Parkeringstalet för studentbostäder kan ökas vid behov då platser finns i det planerade fristående parkeringshuset.

Gång- och cykeltrafik

Trafikverket påpekar att ett regionalt cykelstråk går norr om Årstafältet och att det är viktigt att detta stråk håller en mycket god standard så att pendlingsrörelserna inte påverkas negativt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att detaljplanen ansluter till övergripande cykelplanering, att gångfartsområden underlättar för förskolebarn att nå Årstafältets nya park och att parkering i garage på längre avstånd från bostaden än

kollektivtrafiken gör bilalternativet mindre attraktivt. Även trafikkontoret påpekar att det är viktigt att planera för att främja gång- och cykeltrafiken och att arbeta med tydlighet och säkerhet i förhållandet mellan cyklister och gående.

Trafikkontoret påpekar att om hörnavskärning inte sker i korsningspunkterna kan bredden på gångbanan bli för liten just vid hushörnet, vilket bör ses över. Man anser också att cykelpendlingsstråket norr om kvarter F bör utökas till 3,5 meter samt att skiljeremsan minskas till 1,0 meter.

Trafikkontoret ställer sig positiva till att cykelparkeringarna har placerats i marknivå och att fokus har lagts på att de ska vara bekväma och lättillgängliga. Man påpekar dock att matbutiken i kvarter E även bör ha en kundparkering för cyklister.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen informerar om att utbyggnad av tunnelbana och spårväg till området utreds, liksom utbyggnad av Söderorts stomlinjenät. Trafikförvaltningen påpekar också att planbeskrivningen bör kompletteras med linje 168 och 134 i beskrivningen om befintlig busstrafik.

Om området inte kommer att trafikförsörjas med spårtrafik utöver befintlig tvärbana planerar Trafikförvaltningen preliminärt att trafikera området med befintliga busslinjer och eventuellt förbinda Årstafältet med buss mot Älvsjö. Man påpekar att det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser. Korsningen mellan huvudgatan mot torget och östra huvudgatan måste enligt Trafikförvaltningen kunna trafikeras med boggibuss och de in- och utfarter som planeras till området bör studeras så att det inte uppstår problem för förbipasserande busstrafik.

Stadsdelsnämnden anser, liksom trafikkontoret, att det är positivt att Årstafältet planeras med ett utökat kollektivtrafiknät, samt att det vore fördelaktigt att flytta Årstafältets tvärbanehallplats österut. Trafikförvaltningen menar dock att det är en nackdel att förgreningen av tvärbanespåret sker innan hållplatsen Årstafältet. För att lösa detta kan hållplatsen flyttas västerut eller spåret österut. Att räta ut spårets s-kurva vid Åmänningevägen skulle även förbättra trafikföringen i området, menar man. Trafikverket påpekar att tunnelloket över Södra länken inte är dimensionerad för att ta några laster. Det finns inte heller plats att påföra några laster intill, utan grundläggning måste ske utanför. Det finns även en kvarstående spont runt väganläggningen.

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av de tillkommande hållplatserna i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt att cykelstråk håller god standard och är tydliga och säkra. Mått på gångbanor och cykelbanor ska stämmas av med trafikkontoret i det fortsatta arbetet. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att cykelkundparkering behövs för matbutiken i kvarter E.

Planhandlingarna kommer att kompletteras med information om busslinjer 168 och 134 samt förslag på kommande hållplatslägen. Planeringen av kollektivtrafik sker i dialog med Trafikförvaltningen och kommer fortsätta göra så.

Tillgänglighet

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor ser med oro på de planerade parkbryggorna där gång- och motortrafik kommer att blandas, vilket kan innebära problem särskilt för synskadade. Man påpekar också att angöring och parkering ska kunna ske inom tio meter från entréer. Även trafikkontoret önskar en dialog över hur angöring till bostadsentréer i området ska ske.

Trafikkontoret påpekar även att lutningen på 5 % gäller ramper och att en lutning på 2 % klassas som tillgängligt. Man anser det även viktigt att i fortsatt arbete tänka på trygghetsaspekter och arbeta för att passagen mot tvärbanans hållplats blir ljus och överskådlig.

Då parkering för personer med funktionsnedsättning ska ske i garage bör takhöjden där om möjligt ha en höjd på 2,8 meter för att ge utrymme för högre stationsvagnar som används av vissa rullstolsbundna. Även utrymningssäkerheten i garaget måste beaktas.

Se även *Avfallshantering*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det fortsatta arbetet ska angöring studeras vidare. I projektering är det viktigt att parkbryggorna utformas för att vara tydliga och säkra även för synskadade. Även lutningar ses över i projekteringen. Trygghetsaspekterna tas med i det fortsatta arbetet, där säkra stråk ingår. Det tas även fram en belysningsplan för hela stadsdelen. Utformingen och utrymningssäkerheten i garage är viktig att beakta i det fortsatta arbetet och säkerställs vid bygglov.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten AB påpekar att kvartersmark för tryckstegringsstation (E4 på plankartan) behöver ses över och att angöring behöver säkerställas.

Ett u-område behövs för befintlig huvudvattenledning.

Renspumpsanläggningen norr om Södra länken kan inte flyttas. Inom 200 meter från renspumpanläggningen kan dålig lukt uppstå. Ärendet behandlas i så fall i samarbetet med Avloppsreningens Planeringsenhet.

Servitutsavtal måste tecknas mellan bolaget och fastighetsägaren/tomträttsinnehavaren, alternativt genom bildande av ledningsrätt.

Dagvatten

Dagvatten bör i första hand tas om hand inom fastigheten, påpekar Stockholm Vatten. I andra hand ska fördröjning ske innan avledning till dagvattenledning i gatan/allmän plats.

Stockholm vatten påtalar att det finns stora konflikter med det befintliga ledningssystemet för dagvatten och spillvatten i närheten av Åbymotet. En systemhandling bör tas fram snarast och med hänvisning till detta kan inga svar på u-områden lämnas.

Redovisning efterfrågas av hur planområdet och hela fältet påverkas av bortagande av ledningsrätter och befintligt teknik-/pumphus som i dag brukas som reglerare av befintlig damm.

Se även *Miljö kvalitetsnormer för vatten*.

EI/Tele

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB, såväl som Skanova, efterfrågar att teleledningar i så hög grad som möjligt bör finnas kvar i befintliga lägen. Detta gäller särskilt för de ledningar som finns i omedelbar närhet till telestationen och där de direkt ansluter till telestationen. Man anser att telestationens läge bör bestämmas på kartan med ett E-område.

Man påpekar slutligen att det parkeringshus som avses uppföras runt telestationen måste utformas så att TeliaSonerabolagens behov av ventilation/kyla, tillträde, åtkomst, säkerhet, begränsning av vibrationer och liknande kan upprätthållas samt att eventuellt ökade kostnader för detta eller eventuella flyttningsåtgärder ska bäras av exploitören. Även Ellevio AB meddelar att åtgärder i deras

befintliga anläggningar utförs efter beställning samt bekostas av byggherren.

Ellevio konstaterar att för att klara elförsörjningen i området måste en ny nätstation etableras, vilket förutsätts kunna etableras genom inhysning enligt uppgörelse med ICA Fastigheter Sverige AB.

Energiförsörjning

AB Fortum Värme påpekar att befintliga fjärrvärmeledningar finns inom planområdet. För att kunna planera nya och lägga om ledningar samt säkra befintlig drift påpekar Fortum Värme att det är bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Fortum påpekar vikten av att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt.

Avfallshantering

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor ser helst att sophantering i fastigheterna löses med sopnedkast till sopsug i varje trapphus, alternativt att utrymme för både hushållsopor och grovsopor kan nå via inomhusförbindelse och vara användbart för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga eller andra funktionsnedsättningar. Väljs trots allt en utomhuslösning för hushållsopor bör avståndet från entré till sopnedkastet inte överstiga tio meter. Källsorteringsbehållare ska vara belägna högst 30 meter från entré och placerade på så sätt att man naturligt passerar platsen. Hela anläggningen ska vara fullt tillgänglig för alla och kärlden ska ha samma placering efter varje tömning. Rådet påpekar att placeringen av kärlden inte får minska antalet parkeringsplatser som ligger inom tio meter från entréer.

Stadsdelsförvaltningen påpekar att det i den fortsatta planeringen är viktigt att förskolor och verksamheter kan samla in och återvinna avfall samt sortera ut avfall för biologisk hantering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kvarteretsmark ses över och angöring säkerställas för Stockholm Vattens tryckstegringsstation. Ett u-område för huvudvattenledning ska införas i plankartan om ledningen hamnar inom kvarteretsmark.. Ledningssystemet av dagvatten och spillvatten inklusive Åbymotet ska ses över. Telestationens läge ska bestämmas med ett E-område på plankartan och dialog föras med TeliaSonera om påverkan på anläggningen. En ny nätstation ska etableras av Ellevio i kvarter E. I det fortsatta planarbetet ska avfallshanteringen studeras vidare ur tillgänglighetssynpunkt. Lukt från rensplansanläggningen ska ses över. Planen medger att avfall samlas in för biologisk hantering.

Hälsa och säkerhet

Nätverket Årstafältet! menar att handlingarna entydigt påvisar att Årstafältet inte är lämpligt för den planerade exploateringen med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och man befärrar att den blir oerhört kostsam.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att bullerutredningen behöver kompletteras med redovisning av de olika bullerkällorna samt med scenarier för omkringliggande kvarter ifall att kvarter G utformas annorlunda och därför inte kan fungera som bullerbarriär. Man efterfrågar även ett förtydligande om huruvida de bullerreducerande åtgärder som föreslås mot industribullret från Martin Olsson tar höjd för den förväntade ökningen av transporter till området samt att de bullerreducerande åtgärderna säkerställs i plankartan. Om åtgärderna i kartan inte sammanfaller med vad som föreslås i utredningen bör kommunen redogöra för huruvida effekten blir densamma.

Länsstyrelsen anser, liksom miljö- och hälsoskyddsnämnden, att plankartan ska kompletteras med bestämmelser om störningsskydd och trafikbuller samt att bullersituationen på planerade förskolegårdar liksom i hänvisad park tydligare bör framgå av planhandlingen. Det är önskvärt att bullernivåer på 50 dBA ekvivalent nivå utomhus klaras, vilket även Trafikförvaltningen påpekar.

Trafikförvaltningen påpekar också att eventuella störningar från busstrafik bör beaktas. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus för lågfrekvent buller innehålls i sovrums.

Trafikverket efterfrågar uppgifter i bullerutredningen om hur stort bidrag Södra länken ger till bullernivåerna. Trafikverket anser generellt att riktvärdena för trafikbuller som anges i propositionen 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse. Då avsteg tillämpas i planen så tillämpar Trafikverket striktare riktvärden än den så kallade stockholmsmodellen. Om avsteg från dessa riktvärden görs anser Trafikverket att kommunen ansvarar för de eventuella bullerstörningarna planerade bostäder kan komma att utsättas för.

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar (SNÅ) påpekar att buller, lukt och belysning från deras verksamheter kan upplevas störande för närboende, varför skyddsavstånd och särskilda byggregler är

nödvändiga vid nyetablering av bostäder i närheten. Klagomål från boende rörande partihallsverksamheterna är på sikt förväntade och SNÅ anser att det nya komplexets bullersskyddsåtgärder mot Södra länken också bör omfatta hela den västra fasaden. Vidare efterfrågar man att det plank som planeras mellan boende och Martin Olssons fastigheter bör vara högre än det som anges, samt att byggnader för bostadsändamål begränsas vad gäller möjligheter till balkonger och öppningsbara fönster i fasad mot verksamheterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullerutredningarna ska kompletteras med redovisningen av olika bullerkällor samt ändringar i strukturen, framförallt kring kvarter G. Bullersituationen i förskolorna ska studeras vidare samt i parken. Buller från verksamheten och deras transporter kommer studeras vidare och redovisas i granskningshandlingarna. Plankartan ska kompletteras med bullerbestämmelser, enligt de modeller som används av staden. Bullerfrågan ska även studeras vidare utifrån olika framtida scenarion för Martin Olssons verksamhet.

Risk

Länsstyrelsen anser att minsta bebyggelsefritt skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods och de planerade markanvändningarna bostäder, centrum, handel och kontor inte kan underskrida 25 meter, och man rekommenderar ett avstånd om minst 75 meter till bostadsbebyggelse eller annan personintensiv verksamhet, eller minst 40 meter till kontorsbebyggelse.

Liksom Trafikverket, Skönhetsrådet och Storstockholms brandförsvaret anser Länsstyrelsen att planen, och särskilt kvarter G, måste bearbetas då säkerhetsavstånden till Södra länken, Åbyvägen, bensinstationen på Partihandlarvägen och kylsystemen med ammoniak hos Martin Olsson är för korta. Detta gäller delvis även för kvarter E och F, som därtill även har känslig markanvändning i form av skola/förskola.

Som riskreducerande åtgärder anges att fasader längs Södra länken och Åbyvägen ska utformas i obrännbart material utan entréer, samt friskluftintag placeras på fastighetens tak. Länsstyrelsen anser att inte heller utrymningsvägar ska vetta mot Södra länken eller Åbyvägen. Trafikverket påpekar att ett pölskydd behövs utmed Åbyvägen, men att detta inte framgår på plankartan. Pölskyddet ska placeras inom detaljplanen och får inte placeras inom vägområdet.

Även Storstockholms brandförsvaret påpekar att de riskreducerande åtgärderna som föreslås bör återfinnas i plankartan och planbeskrivningen. Det bör även redovisas hur beslut att utelämnas riskreducerande åtgärder har fattats eller på vilka grunder.

Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter, vilket bör möjliggöras i plan. Det bör i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Byggnader som överstiger åtta våningar (23 meter) måste dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning.

SSBF påpekar att gatuträdens placering och framtida storlek måste studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Även utformning och placering av kontaktledningar för spårvägen bör studeras så att de inte förhindrar en räddningsinsats.

SSBF anser att behovet av nya brandposter vid området bör ses över inom ramen för planen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret tar till sig länsstyrelsens yttrande om att bostäder, centrum, handel, och kontor inte kan placeras närmare än 25m från farligt godsled, dvs. Södra länken och Åbyvägen. Även åtgärder med hänsyn till till Martin Olssons ammoniakhantering ska ses över. Kvarter G ska även justeras men hänsyn till avstånd till bensinstationen.

Övriga riskreducerande åtgärder kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet, och även skrivs in i planbeskrivningen, samt på plankartan om så är lämpligt. Grunderna för beslut kring riskreducerade åtgärder ska redovisas. Ytterligare dialog kommer att ske med SSBF för att säkerställa att räddningsinsatser fungerar.

Ras och skred

Trafikverket anser att samråd kring hur grundvattensänkningar ska undvikas måste fortsätta under hela projektet och vill ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder.

Naturskyddsföreningen och flera boende i Valla och på Enskedefältet anser att Årstafältet är olämplig mark att bebygga på grund av den djupa leran. Man påpekar att de boende i området har återkommande problem med översvämningar och sättningar och menar att dagvattenutredningen har brister. Därför är många kritiska till att så stor del av Årstafältet bebyggs och hårdgörs.

Det framförs även synpunkter om att hela området behöver grundförstärkas och att åtgärderna måste bli långsiktigt hållbara. Man menar att bristen på kunskap om de geotekniska förutsättningarna för att bygga på Årstafältet tidigare har lett till problem med ras, sättningar och temporära grundvattensänkningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dialog ska föras med Trafikverket hur grundvattensänkningar ska undvikas. Staden planerar söka vattendom för beröra delar. Projektet arbetar kontinuerligt med frågor kring geoteknik för att säkerställa hållbarheten, även i förhållande till skred och risk. Där ingår även kommande klimatförändringar. De geotekniska förutsättningarna är kända inom Årstafältet och teknik finns för att bebygga och grundförstärka marken.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att solceller medges på byggnaders tak och förespråkar dessutom att solceller kombineras med gröna tak. Den lokala grönytefaktorn är, enligt nämnden, ett annat betydelsefullt planeringsunderlag.

Naturskyddsföreningen, liksom flera privatpersoner, menar att den sammanlagda utbyggnaden på fältet med stor sannolikhet kommer att få negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden i söderort. Man påpekar att Årstafältet är klassat som *Särskilt betydelsefullt område* för Stockholms ekologiska infrastruktur i den Gröna promenadstaden och att etapp 2 ligger i en redan försvagad spridningskorridor mellan Årstafältet och Årstaskogen. En generös grön korridor bör skapas som även förstärks påtagligt norr om tvärbanan och Åmänningevägen. Naturskyddsföreningen förespråkar även att ekosystemtjänster bör få en mycket framskjuten position i utformandet av husens och parkens utformning, att området inom aktuell detaljplan bör vara i princip bilfritt och att en ekodukt bör anläggas över Huddingevägen som en förlängning av Hemskogen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget får konsekvenser för den biologiska mångfalden. Vissa arter, framförallt öppenmarks arter missgynnas, medan andra arter gynnas genom ett aktivt arbete för att stärka den biologiska mångfalden i parken. Den negativa påverkan på naturmiljön måste vägas mot behovet av att skapa bostäder i en central del av Stockholm, vilken kontoret anser är god markanvändning. Dessa konsekvenser beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Ekosystemtjänster har en

framskjuten roll i projektet och påverkar utformningen av alla kvarter genom tillämpningen av en grönytefaktor. Området kommer inte att planeras att vara bilfritt, då gator och bilar behövs för framkomligheten i staden, inte minst för leveranser och för funktionshinder. Huddingevägen ingår inte i planområdet, men en gång- och cykelväg planeras över Huddingevägen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Föreningen Nätverket Årstafältet! påpekar att sedan Miljökonsekvensbeskrivningen togs fram har det fattats beslut om att utöka den totala bebyggelsen på Årstafältet med 50 % genom ”Årstafältet södra” varför man anser att den framtagna MKB:n inte kan räknas som aktuell.

Det framförs även att en fullt genomförd landskapsarkitektur på Årstafältet enligt gällande detaljplan borde vara det nollalternativ som den nu föreslagna bebyggelsen ska jämföras med, samt att konsekvenser för människors hälsa saknas i beskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den utökade bebyggelsen som hänvisas till ingår inte i planområdet. Konsekvenserna på Årstafältet för den bebyggelsen utreds i ett annat programarbete. Kontoret anser att den befintliga situationen bör vara nollalternativet, eftersom det utgår ifrån hur fältet används. Huvuddelarna av den gällande detaljplanen är genomförda. Kontoret anser att avgränsningen av MKB:n är tillfredställande.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen efterfrågar en komplettering av luftkvalitetsutredningen med en nulägesanalys och, förutom för år 2030, scenario för när planen till fullo har verkställts, eftersom området planeras byggas i etapper och kvarter G byggs sist och inte kan verka som barriär mellan Södra länken och planområdet.

Länsstyrelsen menar vidare att även om miljökvalitetsnormen för luft inte överskrids vid kvarter G:s norra fasad är det ändå höga halter av PM10 och delar av planen överskrider miljökvalitetsmålen. Man saknar en förklarande text i planbeskrivningen om att luftintagen i kvarter G inte ska vändas mot norr för att inte ta in partiklar i husen, och anser att detta även bör finnas med i planbestämmelserna. Vid behov bör det även säkerställas i planbestämmelserna att ytor för vistelse mellan hus och väglid undviks. Man saknar också reglering i planbestämmelserna om huruvida byggnaden med studentbostäder i kvarter G får ha slutna korridorer/fönster mot Södra länken för att

inte ta in partiklar, samt en bedömning i planbeskrivningen kring luftkvaliteten vid den föreslagna cykelleden ovanför tunnelmyningen till Södra länken.

Trafikverket anser att risken för att luftkvaliteten inte blir tillfredsställande är stor och man saknar ett resonemang kring hur det strängare miljökvalitetsmålet Frisk luft ska uppnås till år 2020. Man efterfrågar även ett förtydligande i luftkvalitetsutredningen om huruvida emissioner från Trafikverkets fläktstation finns med i beräkningen eller ej. Trafikverket har även ett antal friskluftsintag för att förse Södra länken och angränsande driftutrymmen med friskluft och man vill att kvaliteten av den intagna friskluften och pålitligheten av funktionen säkerställs även under och efter utvecklingen av Årstafältet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Luftkvalitetsanalysen ska uppdateras utifrån en nulägesanalys. Kvarter G kommer att bearbetas i sin helhet och luftintag kommer att anpassas utifrån kommande utformning för att säkerställa god luftkvalitet inomhus. Ytan längs Södra länken ska utformas så att det inte är möjligt att vistas där. Detta går dock inte att reglera i planen. Cykelvägen vid Södra länken ska ses över utifrån partiklar. Studentbostäderna och hotell/kontor föreslås studeras utifrån ett längre avstånd till farligt-godsleder. Deras totala volym beräknas dock bli betydligt mindre än den omfattning som ingår i samrådsförslaget. Eventuellt går det inte att åstadkomma studentbostäder och hotell/kontor överhuvudtaget. En eventuell framtida ombyggnad av Martin Olsson bör också beaktas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen saknar en djupare genomgång av dagvattenhanteringen i planbeskrivningen, även av de delar som ligger utanför planområdet men avses ta emot dagvatten från området. Då det är ett stort område som planeras där det förut inte varit bebyggt anser länsstyrelsen att kommunen ska visa att planförslaget inte bidrar till en försämring av miljökvalitetsnormerna för Mälaren-Årstaviken. Man anser även att kommunen vid behov ska uppdatera dagvattenavsnittet i planbeskrivningen efter beslut om nya vattenförekomster och miljökvalitetsnormer i december 2015.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I det fortsatta arbete ska dagvattenhanteringen tydligare beskrivas i planbeskrivningen, även de delar som ligger utanför planområdet. Påverkan på miljökvalitetsnormerna ska studeras vidare och planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer även

uppdateras utifrån nya beslut om vattenförekomster och miljö kvalitetsnormer som kommer i december 2015.

Plantekniska frågor

Lantmäterimyndigheten meddelar följande synpunkter:

Planbeskrivning

- Under ”Fastighetskonsekvensbeskrivning” bör framgå hur ny kvartersmark (B) invid Asplången 1 och 2 avses hanteras samt huruvida avtal gällande fastighetsreglering har eller avses inrättas.
- Under ”Fastighetskonsekvensbeskrivningen” bör framgå att stora delar av spårrområde (T1 och T2) i gällande plan ändras till allmän platsmark.
- Under Kolonilotten 1 i ”Fastighetskonsekvensbeskrivning” kan förtydligas att befintliga ledningsrätter avser VA-ledningar.
- Under ”Gemensamhetsanläggningar” bör framgå att markreservat för gemensam in- och utfart har avsatts (g), samt vilka fastigheter som avses ingå i gemensamhetsanläggningen.
- Under ”Ledningsrätter” bör framgå att markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar avsatts (u).
- Under ”Servitut” bör framgå att markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts (x) samt att befintliga servitut för utfart (A75/1983.1-2) finns inom planområdet samt hur de påverkas av planförslaget.

Plankarta

- Delar av plankartan har klippts in (södra delen), vilket gör det svårt att lokalisera planområdet där (saknas koordinater och fastighetsbeteckningar mm).
- Befintliga servitut A75/1983.1-2 finns inte redovisade i kartan.
- Markreservat (u) bör ange ”allmännyttiga ledningar” som ändamål (inte endast ledningar).

Trafikverket anser att detaljplanen måste kunna möjliggöra en framtida tredimensionell fastighetsbildning av Södra länkens tunnlar. Detta innebär att kvartersmark ovanför tunneln måste vara avgränsat nedåt så att tunneln ligger i allmän platsmark, vilket bör framgå av plankartan.

Trafikverket anser att marken under tunneln utgör vägområde. Om staden väljer att lägga kvartersmark under tunneln kommer denna mark att belastas av vägrätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankartan uppdateras utifrån lantmäterimyndighetens synpunkter. Tredimensionell fastighetsindelning för Trafikverkets anläggningar kommer att studeras vidare tillsammans med Trafikverket.

Övriga frågor*Barn och ungdomar*

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har tagit fram en barnkonsekvensbeskrivning i planarbetet, men anser att detaljplanens konsekvenser för barn bör belysas tydligare vad gäller utformning av utemiljön, buller och luftkvalitet.

Länsstyrelsen påpekar att även övriga skolåldrar ska representeras i större planprojekt och menar att detta bör beaktas i det kommande planarbetet med hela Årstafältet.

Det framförs även önskemål om en F-9-skola i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Konsekvenser för barn avseende utformning av utemiljö, luftkvalitet och buller ska studeras vidare. Alla åldrar har beaktats i planprojektet. I den kommande utbyggnaden av stadsdelen planeras två-tre nya skolor (F-9).

Höjdbegränsningar

Luftfartsverket påpekar också, liksom Trafikverket, att höjdbegränsningar kan finnas och ska samrådas med Försvarmakten och Luftfartsverket (LFV). LFV har inget att erinra förutsatt att ingen av byggnaderna får en högsta punkt, påbyggnader, ventilation, master och liknande inkluderat, som överstiger 78 meter över havets medelvattennivå.

LFV har inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska 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.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Höjder på bebyggelse ska eventuellt justeras så att de inte påverkar luftfartsverkets verksamhet. En flyghindersanalys ska göras innan granskning.

Avtal och fortsatt dialog

Trafikverket påpekar att ett avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas rörande ett bevakningsuppdrag och reglering av ansvar och finansiering.

Även ett avtal om principutformning och eventuella åtgärder intill vägen, och kostnadsansvaret för dessa, skall tecknas mellan Trafikverket och staden innan planen antas. Avtalet ska utgöra underlag för ett mer detaljerat genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket.

Anmälan krävs till miljö- och hälsoskyddsnämnden för dels livsmedelsanläggningar, dels för förskoleverksamheterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och staden innan detaljplanen antas.

Jordbruksmark

Naturskyddsföreningen påpekar att det är tveksamt att bebygga så högkvalitativ jordbruksmark mot bakgrund av att större odlingsmarker sannolikt kommer att efterfrågas i framtiden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att de miljömässiga fördelarna med att bygga en tät stad överväger den begränsade odling som kan pågå på Årstafältet. Det är god markanvändning att ha bostäder i centrala Stockholm.

Stadsdelsnamn

En person påpekar att Årstafältet är en del av Östberga, och om meningen är att inrätta nya stadsdelar borde det framgå av respektive planer att lantmäterimyndigheten ska ges ett sådant uppdrag. Som det är nu blir det en ren skrivbordsprodukt där det bara anges ett påhittat namn t.ex. Södra Årstafältet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till dess att officiella namn är satt använder sig projektgruppen av arbetsnamn för att kunna identifiera olika projekt.

Stadsbyggnadskontoret är medveten om att dessa namn kan ändras framöver.

Särskilt boende

Stadsdelsnämnden påpekar att det inte är optimalt att inte ha med LSS-bonde i de två första etapperna. Det finns dock fördel med att vänta med LSS-boende till senare etapper då området inte kommer vara tillgängligt på samma sätt under byggtiden och miljön kan uppfattas som störande. Befolkningsprognosen visar inget behov i dagsläget av en utbyggnad i de två första etapperna av vård- och omsorgsboende för äldre. Däremot bör det vara med i framtida etapper.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Behovet av LSS-boenden kommer att diskuteras vidare med stadsdelsförvaltningen och kan möjliggöras i kommande etapper.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras som har sin grund i att området planeras exploateras.

Park- och grönyta, biologisk mångfald, rekreation och odlingsbarmark påverkas av att dessa ytor minskar till följd av ny bebyggelse.

Kulturhistoriska värden i Valla gärde påverkas framförallt av höjderna på den nya bebyggelsen.

Den ökade exploateringen har en påverkan på trafik i området och trafiken på Södra länken. Detta har en stark påverkan på paritahallsverksamheterna som vill ha en smidig access till Södra länken.

Stadsbyggnadskontoret anser att fördelarna med en ny stadsdel och alla de tillkommande bostäderna överväger påverkan på de faktorer som nämns ovan. Planeringen har tagit stor hänsyn till de frågor som nämns ovan för att på bästa sätt mildra förslaget negativa påverkan.

Föreslagna förändringar

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

- Trafikfrågorna kommer att studeras vidare. I det ingår att se över den lokala påverkan på partihallarna och Åbymotet. Trafikkontoret ser över trafiksituationen i Söderort, där exploateringen av Årstafältet ingår.

- Kollektivtrafikfrågor ska studeras vidare tillsammans med trafikförvaltningen.
- Byggnadsvolymer och gestaltning kommer att fördjupas. I det ingår fortsatta vind och solstudier, samt angöring.
- Cykelkundparkering ska studeras i kvarter E (matvarubutiken).
- Geotekniska frågor kommer att fortsätta studeras i samband med projektering.
- Förskolor och gårdsmiljöer och utevistelse kommer att studeras vidare.
- Angöring för Stockholm vatten till deras tryckstegringsstation ska studeras vidare. Ett u-område för huvudvattenledning ska införas.
- Bullerutredningen ska kompletteras med en redovisning av olika bullerkällor, samt uppdateras utifrån nya förutsättningar, framförallt med hänvisning till kvarter G's bullerskyddspåverkan och externt industribuller hos Martin Olsson. Plankartan ska kompletteras med bullerbestämmelser.
- Risk och riskreducerande åtgärder ska studeras vidare.
- Luftkvalitetsanalysen ska uppdateras utifrån en nulägesanalys.
- Cykelvägen vid södra länken ska ses över utifrån exponering till partikelhalter.
- Dagvattenhantering ska tydligare beskrivas, inklusive det som ligger utanför planområdet. Det är viktigt att se över vattenförekomster och miljökvalitetsnormer som tillkommit i december 2015.
- Höjder på bebyggelse ska ändras ifall de påverkar luftfarsverket. En flyghindersanalys ska göras.
- Konsekvenser för barn avseende utformning av utemiljö, luftkvalitet och buller ska studeras vidare.

Kontoret föreslår att förslaget ändras på följande vis:

Kvarter G ska justeras med hänsyn till avståndet till närliggande bensinstationerna. Bostäder, centrum, handel, och kontor placeras inte närmare än 25m från farligt godsled, dvs. Södra länken och Åbyvägen. Det omfattar framförallt kv. G, som omstuderas för att se om det går att inrymma en mindre volym studentbostäder och hotell/kontor. Kvarter G kommer även att studeras om utifrån en framtida förändring av Åbymotet för att inte motverka framtida lösningar och exploateringsmöjligheter kring t.ex. Älvsjö och Örbyleden.

Även åtgärder med hänsyn till Martin Olssons ammoniakhantering ska ses över. Däri ska också beaktas olika scenarion där ammoniakhantering utgår ur Martin Olssons verksamhet vars hyreskontrakt går ut 2023.

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

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2013-00525. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen överensstämmer med Stockholms stads översiktsplans intentioner, men man befarar att den planerade bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Om planen antas med nuvarande utformning kan Länsstyrelsen komma att upphäva planen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att placeringen av kvarter G är olämplig utifrån de risker som omsluter kvarteret och att säkerhetsavstånden till Södra länken, Åbyvägen, bensinstationen på Partihandlarvägen och kylsystemen med ammoniak hos Martin Olsson är för korta. Man anser att förslaget behöver bearbetas så att tillräcklig riskhänsyn tas.

Länsstyrelsen anser att minsta bebyggelsefritt skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods och de planerade markanvändningarna bostäder, centrum, handel och kontor inte kan underskrida 25 meter, och man *rekommenderar* ett avstånd om minst 75 meter till bostadsbebyggelse eller annan personintensiv verksamhet, eller minst 40 meter till kontorsbebyggelse.

Avståndet till bensinstationen OKQ8 från kvarter G är cirka 40 meter, vilket understiger Länsstyrelsens rekommenderade minsta skyddsavstånd av 50 meter. Även avståndet 80 meter till närmaste uppställningsplats för mobila gasflak på bensinstationens område är för kort, menar man, och bör inte vara mindre än 100 meter.

Länsstyrelsen anser vidare att avståndet från kvarter G till kylanläggningen hos Martin & Cervera är alltför kort, oavsett föreslagna skyddsåtgärder då även små mängder ammoniak kan

påverka planområdet allvarligt. Detta gäller även för kvarter E och F, som därtill även har känslig markanvändning i form av skola/förskola.

Som riskreducerande åtgärder anges att fasader längs Södra länken och Åbyvägen ska utformas i obrännbart material utan entréer, samt friskluftintag placeras på fastighetens tak. Länsstyrelsen anser att inte heller utrymningsvägar ska vetta mot Södra länken eller Åbyvägen.

Buller

Länsstyrelsen anser att bullerutredningen behöver kompletteras med redovisning av de olika bullerkällorna samt med scenarier för omkringliggande kvarter ifall att kv G utformas annorlunda och därför inte kan fungera som bullerbarriär.

Man efterfrågar ett förtydligande om huruvida de bullerreducerande åtgärder som föreslås mot industribullret från Martin Olsson och Cervera tar höjd för den förväntade ökningen av transporter till området samt att de bullerreducerande åtgärderna säkerställs i plankartan. Om åtgärderna i kartan inte sammanfaller med vad som föreslås i utredningen bör kommunen redogöra för huruvida effekten blir densamma.

Länsstyrelsen anser också att plankartan ska kompletteras med bestämmelser om trafikbuller.

Miljö kvalitetsnormer – luft

Länsstyrelsen efterfrågar en komplettering av luftkvalitetsutredningen med en nulägesanalys och förutom för år 2030, scenario för när planen till fullo har verkställts, eftersom området planeras byggas i etapper och kvarter G byggs sist och inte kan verka som barriär mellan Södra länken och planområdet.

Länsstyrelsen menar vidare att även om miljö kvalitetsnormen för luft inte överskrids vid kvarter G:s norra fasad är det ändå höga halter av PM10 och delar av planen överskrider miljö kvalitetsmålen. Man saknar en förklarande text i planbeskrivningen om att luftintagen i kvarter G inte ska vändas mot norr för att inte ta in partiklar i husen, och anser att detta även bör finnas med i planbestämmelserna. Vid behov bör det även säkerställas i planbestämmelserna att ytor för vistelse mellan hus och vägled undviks.

Man saknar också reglering i planbestämmelserna om huruvida byggnaden med studentbostäder i kvarter G får ha slutna korridorer/

fönster mot Södra länken för att inte ta in partiklar, samt en bedömning i planbeskrivningen kring luftkvaliteten vid den föreslagna cykelleden ovanför tunnelmynningen till Södra länken.

Miljö kvalitetsnormer – vatten

Länsstyrelsen saknar en djupare genomgång av dagvattenhanteringen i planbeskrivningen, även av de delar som ligger utanför planområdet men avses ta emot dagvatten från området. Då det är ett stort område som planeras där det förut inte varit bebyggt anser Länsstyrelsen att kommunen ska visa att planförslaget inte bidrar till en försämring av miljö kvalitetsnormerna för Mälaren-Årstaviken. Man anser även att kommunen vid behov ska uppdatera dagvattenavsnittet i planbeskrivningen efter beslut om nya vattenförekomster och miljö kvalitetsnormer i december 2015.

Riksintresse - kommunikationer

Länsstyrelsen instämmer med trafikverket om att bebyggelsen inte bör placeras så nära Södra länken (riksintresse för den regionala och interregionala trafiken) som detaljplanen medger, eftersom det kan utgöra ett hot mot utnyttjandet av anläggningen, genom de krav på verksamhetsutövare och inskränkt trafikering som det kan medföra. Länsstyrelsen anser att det av Trafikverket rekommenderade minsta avståndet på 35 meter till Södra länken bör beaktas i det kommande planarbetet och att planförslagets konsekvenser på kommunikationsanläggningen samt hur planförslaget kan tillgodose riksintresset redovisas.

Rådgivande synpunkter

Länsstyrelsen anser att kommunen bör se över om befintliga samband mellan Årstafältet och Årsta och Valla kan tas tillvara och utvecklas för att inte den lokala tillgängligheten till kvarvarande delar av Årstafältet ska försämrats.

Man delar kommunens uppfattning att det är väsentligt att bebyggelseårsringarna blir tydliga men ändå relaterar till varandra, och menar därför att det är viktigt att kommunen följer sin intention att inte låta den tillkommande bebyggelsen dominera över den befintliga i Valla.

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har tagit fram en barnkonsekvensbeskrivning i planarbetet, men anser att detaljplanens konsekvenser för barn bör belysas tydligare vad gäller utformning av utemiljön, buller och luftkvalitet. Viktiga aspekter är bostads- och förskolegårdens storlek, vegetation och terräng, liksom integrationen mellan vegetation, öppna ytor och lekplatser. Man påpekar att forskning visar att leken riskerar att bli mer vuxenstyrd

när förskolebarn hänvisas till en allmän park, vilket medför ett större ansvar för förskolepersonalen. Att förskolor hänvisas till allmänna parker kan även innebära större slitage på dessa vilket ställer krav på slitstarka växter och material.

Länsstyrelsen anser även att bullersituationen på planerade förskolegårdar liksom i hänvisad park tydligare bör framgå av planhandlingen och att det är önskvärt att bullernivåer på 50 dBA ekvivalent nivå utomhus klaras.

Länsstyrelsen påpekar att även övriga skolåldrar ska representeras i större planprojekt och menar att detta bör beaktas i det kommande planarbetet med hela Årstafältet. Man rekommenderar Boverkets vägledning ”Gör plats för barn och unga” och påpekar att staden även behöver förhålla sig till Boverkets allmänna råd (8 kap. 9§ andra stycket) samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI).

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Övriga frågor

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk utredning inom planområdet krävs. Man erinrar också om att byggnader som är högre än 20 meter kräver en CNS-analys och ska samrådats med luftfartsverket.

Trafikförvaltningen, SLL

Trafikförvaltningen informerar om att man fått i uppdrag att analysera ett antal stråk för en utbyggnad av tunnelbana, varav ett är en västlig tunnelbana från Fridhemsplan - Liljeholmen - Årsta - Östberga - Älvsjö. I närheten till planområdet pågår även trafikförvaltningens förstudie om Spårväg syd och Söderorts stomlinjenät kommer att studeras vidare under hösten 2015 och vintern 2016. Trafikförvaltningen påpekar också att planbeskrivningen bör kompletteras med linje 168, som trafikerar Gullmarsplan - Årstafältet - Östbergahöjden, och linje 134 som trafikerar Liljeholmen - Årstafältet - Östbergahöjden i beskrivningen om befintlig busstrafik.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Trafikförvaltningen informerar vidare om att om området inte kommer att trafikförsejas med spårtrafik utöver befintlig tvärbana planerar trafikförvaltningen preliminärt att trafikera området med befintliga busslinjer till Årstaberget, Liljeholmen och Gullmarsplan. Trafikförvaltningen utesluter inte möjligheten att förbinda Årstafältet med buss mot Älvsjö.

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av de tillkommande hållplatserna i området. Hållplatslägen bör tas fram i samråd med trafikförvaltningen och Trafikverket.

Trafikförvaltningen påpekar vidare att det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser. Den föreslagna sektionen för huvudgatan mot torget är acceptabel förutsatt att gatubredden utanför hållplatsrefugen blir minst 7 meter, men Östra Huvudgatan planeras för smal för att bedriva en attraktiv busstrafik, påpekar man.

Korsningen mellan Huvudgatan mot torget och Östra huvudgatan måste enligt trafikförvaltningen kunna trafikeras med boggibuss och de in- och utfarter som planeras till området bör studeras så att det inte uppstår problem för förbipasserande busstrafik.

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

Trafikförvaltningen påpekar att ingen budget för ett stickspår till Östberga finns i dagsläget. Stickspårets tekniska genomförbarhet och kostnader behöver studeras vidare. Man menar att det är en nackdel att förgreningen av spåret sker innan hållplatsen Årstafältet. För att lösa detta kan hållplatsen flyttas västerut eller spåret österut. Att räta ut spårets S-kurva vid Åmänningevägen skulle även förbättra trafikföringen i området.

Spårväg syd, som dock ännu ej är beslutad att genomföras, kan ses som en del av stomlinje M. I ett första skede kan stomlinjen trafikeras med buss men sedan på sikt konverteras till spårtrafik. Stomlinje M:s sträckning mellan Älvsjö och Gullmarsplan behöver utredas närmre av trafikförvaltningen där Stockholms stads medverkan är önskvärd.

Störningar

Trafikförvaltningen påpekar att det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Trafikförvaltningen anser att den utställda planen bör kompletteras med störningsskyddsbestämmelser för skola/förskola. Vid den förskola som planeras ska åtgärder vidtas så att nyetableringsriktvärdena avseende ekvivalentnivåer för trafikbuller innehålls på hela skolgården/lekplatsen. I plankartan bör också avgöras vad som utgör skolgårdens/förskolegårdens huvudsakliga

vistelseyta och vilken del av skolgården/förskolegården som ska innehålla 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

Avtal

Med nuvarande planförslag bedömer trafikförvaltningen att byggskedet inte bör påverka SL:s kollektivtrafikanläggning och därmed behöver inget avtal upprättas.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

Storstockholms brandförsvär (SSBF) bedömer att risknivån inom planområdet potentiellt är så pass hög att planens genomförande bör prövas med avseende på olycksrisker med en miljöbedömning. SSBF påpekar att de av länsstyrelsen rekommenderade riskavstånden inte uppnås för flera delar av planområdet, och rekommenderar SBK att tidigt söka samråd med länsstyrelsen i riskfrågan. SSBF menar vidare att förskolor utgör särskilt skyddsvärd bebyggelse, vilket bör beaktas i riskbedömningen.

SSBF påpekar att då SBK i slutändan tar beslutet om vilka risknivåer som anses acceptabla och vilka riskåtgärder som ska krävas är det mycket viktigt att man förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

SSBF påpekar att de riskreducerande åtgärderna som föreslås bör återfinnas i plankartan och planbeskrivningen. Det bör även redovisas hur beslut att utelämna riskreducerande åtgärder har fattats eller på vilka grunder.

Möjlighet till räddningsinsatser

Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter, vilket bör möjliggöras i plan. SSBF hänvisar till vägledningsdokument VL2014-093 som beskriver de förutsättningar som krävs för en räddningsväg. Det bör i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Byggnader som överstiger åtta våningar (23 meter) måste dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning.

SSBF påpekar att gatuträdens placering och framtida storlek måste studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Även utformning och placering av kontaktledningar för spårvägen bör studeras så att de inte förhindrar en räddningsinsats. SSBF ser det som en fördel om spårvägen (åtminstone där stegutrustning måste vara möjlig att resa) förses med fasta installationer för

Arbetsplatsjordning, vilket minskar tiden för att kunna genomföra en livräddande insats.

SSBF anser att behovet av nya brandposter vid området bör ses över inom ramen för planen.

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna.

Trafikverket

Trafikverket anser att det ska framgå av planhandlingarna att Södra länken och väg 226 är av riksintresse, och av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna.

Trafik och påverkan på det statliga vägnätet

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Avstånd mellan väg och byggnad behöver vara minst 25 meter till motorväg och minst 15 meter till ramp. Ytterligare avstånd kan krävas utifrån risk och säkerhet, t ex buller samt planerade utbyggnader.

Trafikplats Åby är redan idag hårt belastad, påpekar man, och Trafikverket har ett pågående projekt som tar fram vägplan för bl.a. ramper i riktning mot Essingeleden. Det är viktigt att projektet beaktas och att dialog sker för samordning och avstämning för att inte försvåra Trafikverkets aktuella projekt. Trafikverket anser även att ny bebyggelse invid trafikplatsen inte får omöjliggöra eventuella framtida om/utbyggnader av trafikplatsen. Av det skälet anser man att bebyggelse inte kan placeras så nära som detaljplaneförslaget anger.

Trafikverket vill poängtera vikten av att vägtrafiken inte påverkas negativt av föreslagen exploatering. Åbyvägen är idag en del av omledningsnätet och får inte påverkas negativt av planförslaget.

Vidare utläser trafikverket av utredningen att trafiken från Södra länken och Huddingevägen kan få svårt att ta sig in på det lokala vägnätet under maxtimmarna med risk för köer på Södra länken och Huddingevägen. Trafikverket vill därför se hur trafiken avvecklas från Södra länken och Huddingevägen och vilka konsekvenserna blir. Trafikverket vill även se hur det övergripande vägnätet påverkas av exploateringen.

Risk och farligt gods

Trafikverket påpekar att Södra länken är primärled för farligt gods och för det närmsta kvarteret uppnås inte det rekommenderade säkerhetsavståndet till farligt gods-led. Därtill finns aktuella diskussioner på systemnivå om nätet för farligt gods i söderort, som lyfts av staden. Denna fråga bör beaktas för att kunna klargöra

möjligheten av bostäder intill trafikplats Åby. Åbyvägen har dessutom redan idag en funktion för omledningsvägnätet, inklusive farligt gods, för Södra länken vilket inte får påverkas negativt, anser Trafikverket.

Riskutredningen anger åtgärder som möjliggör bebyggelse nära vägen vilka regleras i planbestämmelserna. Trafikverket påpekar att ett pölskydd behövs utmed Åbyvägen, men att detta inte framgår på plankartan. Pölskyddet ska placeras inom detaljplanen och får inte placeras inom vägområdet.

3 D fastighetsbildning

Trafikverket anser att detaljplanen måste kunna möjliggöra en framtida tredimensionell fastighetsbildning av Södra länkens tunnlar. Detta innebär att kvartersmark ovanför tunneln måste vara avgränsat nedåt så att tunneln ligger i allmän platsmark, vilket bör framgå av plankartan.

Trafikverket anser att marken under tunneln utgör vägområde. Om staden väljer att lägga kvartersmark under tunneln kommer denna mark att belastas av vägrätt.

Framtida spårvagn/kollektivtrafik

Av planförslaget framgår att för att möjliggöra en förlängning av tvärbanan till Östberga behöver en del av den norra delen av tunnelloppet över Södra Länken utökas och förstärkas. Trafikverket påpekar att betongtunneln (konstruktionen) inte är dimensionerad för att ta några laster, och att staden måste återkomma med förslag på en annan lösning. Det finns inte heller plats att påföra några laster intill, utan grundläggning måste ske utanför. Det finns även en kvarstående spont runt väganläggningen.

Trafikverket har i tidigare diskussion med staden framfört krav på åtkomst och frischakt av anläggningens nedre delar under byggskede och efteråt.

Buller

Trafikverket efterfrågar uppgifter i bullerutredningen om hur stort bidrag Södra Länken ger till bullernivåerna. Trafikverket anser generellt att riktvärdena för trafikbuller som anges i propositionen 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse. Då avsteg tillämpas i planen så tillämpar Trafikverket striktare riktvärden än den s k stockholmsmodellen. Om avsteg från dessa riktvärden görs anser Trafikverket att kommunen ansvarar för de eventuella bullerstörningarna planerade bostäder kan komma att utsättas för.

Luft

Trafikverket anser att risken för att luftkvaliteten inte blir tillfredsställande är stor och man saknar ett resonemang kring hur det strängare miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska uppnås till år 2020.

Ventilationstorn och övrig ventilation

Trafikverket efterfrågar ett förtydligande i luftkvalitetsutredningen om huruvida emissioner från Trafikverkets fläktstation finns med i beräkningen eller ej. För att förtydliga ventilationstornets uppgift anser Trafikverket att samrådshandlingen bör beskriva vad en sådan innebär för området t.ex. i form av intrång, lukt vid ventilering av eventuell brandrök eller störningar vid drift mm.

Trafikverket har även ett antal friskluftsintag för att förse Södra länken och angränsande driftutrymmen med friskluft och man vill att kvaliteten av den intagna friskluften och pålitligheten av funktionen säkerställs även under och efter utvecklingen av Årstafältet.

Geoteknik och grundvatten

Det står i den geotekniska utredningen att grundvattensänkningar i princip ska undvikas och ska beaktas i detaljprojekteringen. Trafikverket anser att samråd kring detta måste fortsätta under hela projektet och vill ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder.

Trafikverket har ett åtagande enligt vattendom för Södra Länken. Här bör det säkerställas att man kan uppfylla kraven enligt domen under och efter byggarbetet.

Parkering

Trafikverket anser att ett p-tal på 0,5 är relativt högt och ser gärna att detta minskade ytterligare.

Gång- och cykeltrafik

Ett regionalt cykelstråk går norr om Årstafältet och korsar Södra Länken. Trafikverket påpekar att det är viktigt att detta stråk håller en mycket god standard så att pendlingsrörelserna inte påverkas negativt.

Luftfart

Trafikverket påpekar att höjdbegränsningar kan finnas och ska samrådas med Försvarmakten och Luftfartsverket.

Avtal och fortsatt dialog

Trafikverket påpekar att ett avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas rörande ett bevakningsuppdrag och reglering av ansvar och finansiering. Innan några byggnadsåtgärder som berör allmän väg påbörjas ska även ritningar granskas och godkännas av Trafikverket. Trafikverket har ingen möjlighet att åta sig några kostnader med anledning av planens genomförande.

Trafikverket menar också att det krävs fortsatt dialog mellan Stockholms stad och Trafikverket om planens utformning och

påverkan på den statliga infrastrukturen. Vid arbeten som kan riskera att påverka vägen ska samråd ske med Trafikverket om behov av riskanalys, utredningar, kontrollprogram med mera.

Ett avtal om principutförning och eventuella åtgärder intill vägen, och kostnadsansvaret för dessa, skall tecknas mellan Trafikverket och staden innan planen antas. Trafikverket ska fortlöpande ges möjlighet att granska och godkänna ritningar och beskrivningar och beredas full insyn i planerings- och genomförandeskedan. Avtalet ska tillsammans med nämnda handlingar utgöra underlag för ett mer detaljerat genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket.

Övrigt

Trafikverket påtalar att hänsyn bör tas till pågående åtgärdsvalsstudie om Huddingevägens funktioner i framtiden. Trafikverket vill även nämna att aktuellt stråk är utpekade där ett system med påfartsreglering skulle kunna ge positiva effekter enligt en första bedömning. Dessa frågor avses studeras vidare i samråd med berörda aktörer.

Försvarsmakten

Inget att erinra.

LFV – Air Navigation Services of Sweden

LFV är sakägare av CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) dvs kommunikation, navigation och radar.

LFV har inget att erinra förutsatt att ingen av byggnaderna får en högsta punkt, påbyggnader, ventilation, master och liknande inkluderat, som överstiger 78 meter över havets medelvattennivå.

LFV har 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.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten meddelar följande synpunkter:

Planbeskrivning

- Under Fastighetskonsekvensbeskrivning bör framgå hur ny kvartersmark (B) invid Asplången 1 och 2 avses hanteras

samt huruvida avtal gällande fastighetsreglering har eller avses inrättas.

- Under Fastighetskonsekvensbeskrivningen bör framgå att stora delar av spårrområde (T1 och T2) i gällande plan ändras till allmän platsmark.
- Under Kolonilotten 1 i Fastighetskonsekvensbeskrivning kan förtydligas att befintliga ledningsrätter avser VA-ledningar.
- Under ”Gemensamhetsanläggningar” bör framgå att markreservat för gemensam in- och utfart har avsatts (g), samt vilka fastigheter som avses ingå i gemensamhetsanläggningen.
- Under ”Ledningsrätter” bör framgå att markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar avsatts (u).
- Under ”Servitut” bör framgå att markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts (x) samt att befintliga servitut för utfart (A75/1983.1-2) finns inom planområdet samt hur de påverkas av planförslaget.

Plankarta

- Delar av plankartan har klippts in (södra delen), vilket gör det svårt att lokalisera planområdet där (saknas koordinater och fastighetsbeteckningar mm).
- Befintliga servitut A75/1983.1-2 finns inte redovisade i kartan.
- Markreservat (u) bör ange ”allmännyttiga ledningar” som ändamål (inte endast ledningar).

Stadsdelsnämnden

Förvaltningen är positiv till den föreslagna detaljplanen. Man anser att strukturen skapar möjligheter för en stimulerande och trygg stadsmiljö som inte har en monoton och tråkig känsla. Det finns även utrymme för verksamheter och service att etablera sig i området. Det är positivt att det planeras för cykel och möjligheten med tvärbana till Östberga, samt att det vore fördelaktigt att flytta Årstafältets tvärbanehallplats österut.

Stadsdelen är positiva till ett stort tillskott av studentbostäder, men anser att noll parkeringsplatser inte är rimligt för så många boenden. Man ser även positivt på att kvarter D får nära till parken och den kommande aktivitetsbryggan.

Det är inte optimalt att inte ha med LSS-bonde i de två första etapperna men diskussioner sker med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Det finns dock fördel med att vänta med LSS-boende till senare etapper då området inte kommer vara

tillgängligt på samma sätt under byggtiden och miljön kan uppfattas som störande. Befolkningsprognosen visar inget behov i dagsläget av en utbyggnad i de två första etapperna av vård- och omsorgsboende för äldre. Däremot bör det vara med i framtida etapper. Vård- och omsorgsboendet i Årsta ska stängas och därför bör detta tas med i planeringen i kommande etapper.

I den fortsatta planeringen av förvaltningens verksamhetslokaler är det viktigt att förskolor och verksamheter kan samla in och återvinna avfall, samt sortera ut avfall för biologisk hantering.

Stadsdelen är positiva till att man tagit hänsyn till barnkonsekvensanalysen, där det bla föreslås trygga barnstråk med säkra korsningar. Detta är särskilt viktigt då förskolegårdarna kommer vara små. I kommande planering bör man sträva efter att förskolegårdarnas storlek ska öka, anser förvaltningen.

Förvaltningen menar vidare att trafiken måste beaktas för verksamheterna i partihallsområdet. En djupare trafikanalys kring Åbymotet och hur den påverkas av bebyggelsen måste göras. Trafiksituationen för verksamheterna öster om Åbymotet bör lösas för dem på ett tillfredställande sätt. Även påverkan på trafiken till partihallarna bör studeras närmare. Förvaltningen förordar att en utfart ska finnas vid huvudgatan till partihallsområdet.

Användningen av trä som byggnadsmaterial och fasadmateriel bör öka.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planen.

Man är positiv till den tydligt framåtsyftande planeringen i frågor om miljö, hälsa och klimat till exempel genom att detaljplanen ansluter till övergripande cykelplanering, att gångfartsområden underlättar för förskolebarn att nå Årstafältets nya park och att parkering i garage på längre avstånd från bostaden än kollektivtrafiken gör bilalternativet mindre attraktivt.

Nämnden är även positiv till att solceller medges på byggnaders tak och förespråkar dessutom att solceller kombineras med gröna tak. Den lokala grönytefaktor är, enligt nämnden, ett annat betydelsefullt planeringsunderlag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar dock i materialet en tydlig strategi för hur framtida genomfartstrafik genom planområdet kan

motverkas. Man föreslår att ytterligare studier genomförs för att finna lämpliga åtgärder.

Nämnden instämmer i stadens bedömning att den begränsade ytan på förskolegårdarna uppvägs av den närliggande Årstaparken, men poängterar att parken måste kunna nås på ett enkelt och trafiksäkert sätt.

Avslutningsvis påpekar nämnden att plankartan bör kompletteras med planbestämmelser för störningsskydd och trafikbuller enligt Stockholmsmodellen för buller och att anmälan krävs till MHN för dels livsmedelsanläggningar, dels för förskoleverksamheterna.

Trafikkontoret

Planområde och användningsgränser

Trafikkontoret påpekar att om hörnavskärning ej sker i korsningspunkterna kan bredden på gångbanan bli för liten just vid hushörnet, vilket bör ses över. Man befarar också att en otydlighet om vad som är allmän mark respektive kvartersmark kan uppstå i kvarter F där bebyggelsen mot huvudgatan består av snedställda volymer med små triangulära platsbildningar under och vill ha en diskussion kring detta.

Gator och trafik

Trafikkontoret anser att cykelpendlingsstråket norr om kvarter F bör utökas till 3,5 meter samt att skiljeremans minskas till 1,0 meter.

Man önskar även en redovisning av hur lastning och lossning är tänkt att ske till de olika lokalerna och verksamheterna i området.

Trafikkontoret ställer sig positiva till att cykelparkeringarna har placerats i marknivå och att fokus har lagts på att de ska vara bekväma och lättillgängliga. Man påpekar dock att matbutiken i Kvarter E även bör ha en kundparkering för cyklister.

Kontoret påpekar även att det är viktigt att även fortsättningsvis planera för att främja gång- och cykeltrafiken både i Årstafältet och även till och från området och att arbeta med tydlighet och säkerhet i förhållandet mellan cyklister och gående.

Vad gäller tillgänglighet vill kontoret påpeka att lutningen på 5 % gäller ramper och att en lutning på 2 % klassas som tillgängligt. Utanför entréerna ska det även finnas en plan yta som maximalt får luta 2 % enligt BBR. I kvarter C är det illustrerat busshållplatser utanför bostadsentréerna. Kontoret önskar en dialog över hur angöring till bostadsentréer i området ska ske.

Kontoret anser att det är positivt att Årstafältet planeras med ett utökat kollektivtrafiknät.

Park och natur

I detta skede ser det ut att finnas goda förutsättningar för gatuträden, anser Trafikkontoret.

Man anser att placeringen av den större torgytan i en förlängning av ett parkstråk mot Årstafältet kommer att ge platsen förutsättningar för ett rikt folkliv, men viktigt är att denna yta inte blir skuggad av de byggnader som ligger på västra sidan av torget.

En större parkyta med många träd är föreslagen i anslutning till Södra länkens teknikbyggnad. Man bör fundera på om de kan ställas i grupper med grön undervegetation istället för utspridda såsom i förslaget, vilket vore bättre både ur ett skötselperspektiv och för de gröna sambanden mot Årstaskogen. Man anser det även viktigt att i fortsatt arbete tänka på trygghetsaspekter och arbeta för att passagen mot tvärbanans hållplats blir ljus och överskådlig.

I de fall gångbanor är smala, mindre än 3,5 m, menar Trafikkontoret att det kommer att bli svårigheter att få plats med uteserveringar och andra utåtriktade aktiviteter.

Stockholms stadsmuseum

Den befintliga byggnaden som är varulager och kontorsbyggnad för ICA har visst kulturhistoriskt värde. Dock inte tillräckligt för att Stadsmuseet ska avstyrka en eventuell rivning.

Man påpekar att planområdet gränsar till Valla å, som hade en viktig funktion i det agrara landskapet och att i området finns även en del av den mycket gamla vägsträckningen Göta landsväg, som är klassad som fast fornlämning med speciella bevarandevärden.

Valla gårde har av Stadsmuseet utpekats som en särskilt kulturhistoriskt värdefull miljö. Stadsmuseet befarar att den planerade bebyggelsen riskerar att konkurrera med de befintliga höghusen i höjd, samt kraftigt försvåra avläsningen och upplevelsen av Valla gårde som avgränsad monumental enhet från Årstafältet. Man menar att det vore önskvärt att man byggde vidare på förhållningssättet i tidigare plan där skalan närmast Valla gårde är låg.

Stadsmuseet ser dock positivt på planerna att på Årstafältet realisera arkitektur med stor variation och hög kvalitet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan för etapp två av

bebyggelse av Årstafältet med erinran vad gäller:

- Den allt för konstruerade karaktären av variation inom och mellan bebyggelsens kvarter. Kvarteret G är det kvarter som anses i sig mest problematiskt enligt rådet. Man anser att kvarter G måste bearbetas och tydligt utredas om rimliga bostadsmiljöer går att skapa på denna mycket utsatta plats.
- Att de nya offentliga rummen måste ges en högkvalitativ utformning och att de ytor som tillförs måste tåla det slitage som en växande befolkning innebär. Man menar också att det inte får framstå som att odlingsmöjligheter på en balkong, en grön terrass, en innergård eller ett sedumtak kan ersätta en grön utemiljö.
- Vikten av att publika lokaler placeras i de flesta bottenvåningar, särskilt i denna etapp så att det stora ICA-kvarteret inte skapar ett slags monopol på områdets handel.
- Att kopplingen mellan det nya huvudtorget och spårvägsstationen måste stärkas rumsligt. Rådet anser att den teknikbyggnad som föreslås bibehållen på torgytan mot hållplatsen måste utgå eller integreras i annan bebyggelse, då den blockerar möjligheterna till ett attraktivt möte med den nya stadsdelen.

I ett särskilt yttrande framför ledamot F von Feilitzen uppfattningen att alltför stor del av Årstafältet planläggs för , särskilt i området kring Valla å, där man kan förvänta sig intressanta arkeologiska fynd, som bör ges möjlighet att åskådliggöras på platsen. Von Feilitzen menar att det kilformade parkområdet borde breddas och knytas ihop med parken vid tvärbanan. Valla å skulle då kunna grävas fram även i detta avsnitt och i parkstråket återges sin ursprungliga sträckning. Han anser även att detaljplanens föreslagna höghus bör sänkas och att istället vissa av de lägre husen kan höjas något.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor
Rådet ser med oro på de planerade parkbryggorna där gång- och motortrafik kommer att blandas, vilket kan innebära problem särskilt för synskadade.

Rådet påpekar att angöring och parkering ska kunna ske inom tio meter från entréer. Då parkering för personer med funktionsnedsättning ska ske i garage bör takhöjden där om möjligt ha en höjd på 2,8 meter för att ge utrymme för högre stationsvagnar som används av vissa rullstolsbundna. Även utrymningssäkerheten i garaget måste beaktas.

Rådet ser helst att sophanteringen i fastigheterna löses med sopnedkast till sopsug i varje trapphus, alternativt att utrymme för

både hushållssopor och grovsopor kan nås via inomhusförbindelse och vara användbart för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga eller andra funktionsnedsättningar. Väljs trots allt en utomhuslösning för hushållssopor bör avståndet från entré till sopnedkastet inte överstiga tio meter.

Källsorteringsbehållare ska vara belägna högst 30 meter från entré och placerade på så sätt att man naturligt passerar platsen. Hela anläggningen ska vara fullt tillgänglig för alla och kärlen ska ha samma placering efter varje tömning. Rådet påpekar att placeringen av kärlen inte får minska antalet parkeringsplatser som ligger inom tio meter från entréer.

Stockholms Stads parkerings AB

Stockholm Parkering väljer att inte lämna några synpunkter.

Stockholm Business Region

Stockholm Business Region ser positivt på att Stockholm växer och att Årstafältet blir en tät stadsdel med attraktiva stadskvaliteter.

Årsta Partihallar utgör tillsammans med Årsta park och Västberga det enda strategiskt viktiga gods- och logistikområdet nära den centrala staden. Stockholm Business Region Development har i samråd med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret tagit fram en ny strategi för företagsområden (Strategisk inriktning för företagsområden). Enligt framtagen strategi föreslås nuvarande verksamheter i partihallsområdet behållas och utvecklas. För området är det särskilt viktigt att fungerande in- och utfarter för gods- och leveranstrafik till och från området säkerställs.

SBR anser att det är en brist att föreslagen detaljplan inte på ett mer ingående sätt lyfter problematiken kring närliggande verksamheter och dess framtida förutsättningar i och med Årstafältets planerade utveckling. Samrådshandlingen konstaterar att trafiksituationen runt Årstafältet kommer att förändras med ökande trafik jämfört med idag samt att det finns risk för begränsad framkomlighet under vissa perioder. Staden behöver ta ett större strategiskt ansvar för befintliga verksamheter utanför planområdet. Det är av vikt att Stockholms näringsliv ges långsiktiga förutsättningar och spelregler för att kunna bedriva sina verksamheter. Om staden inte längre anser att området kring Årsta partihallar ska användas i enlighet med den nya strategin för företagsområden, bör staden i ett tidigt skede lyfta detta med berörda näringar. Detta för att staden ska kunna upprätthålla en fullgod livsmedelsförsörjning samt kunna

erbjuda företagen reella förutsättningar att bedriva sina verksamheter på ett seriöst sätt.

Vidare anser Stockholm Business Region att det är en positiv ansats att föreslå en flexibilitet i detaljplanen genom att tillåta både bostadsändamål och centrumändamål i alla byggnader och på så sätt få en blandad stadsdel med både bostäder och arbetsplatser. Bolaget ställer sig dock frågande om detta skapar förutsättningar för fler arbetsplatser i form av kontor eller om det i huvudsak syftar till att ge möjlighet till handel i fastigheternas bottenvåningar. För att kunna skapa fler arbetstillfällen i söderort måste staden ha ett tydligare näringslivsfokus och ge förutsättningar för kontorsfastigheter kopplat till bostadsbebyggelsen. Bostads målet är styrande men att i huvudsak fokusera på service och omsorg i bottenvåningarna är inte förenligt med ambitionen om fler arbetsplatser och en levande och attraktiv stad.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen har inget att erinra.

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret ser positivt på förslaget och vill understryka vikten av att tidigt bli involverad i processen ifall kontoret ska ansvara för uppförande eller uthyrning av förskolor.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten AB

Stockholm vatten påtalar att det finns stora konflikter med det befintliga ledningssystemet för dagvatten och spillvatten i närheten av Åbymotet. Denna konflikt är en restpunkt från systemhandlingen från 2013 som inte funnit en lösning. En systemhandling bör tas fram snarast. Med hänvisning till detta kan inga svar på u-områden lämnas.

Man menar vidare att planområde för E4 (tryckstegringsstation) behöver ses över och att angöring behöver säkerställas. Försörjning av hus upp till tretton våningar kan ske utan intern tryckstegring.

Dagvatten bör i första hand tas om hand inom fastigheten. I andra hand ska fördröjning ske innan avledning till dagvattenledning i gatan/allmän plats.

Ett u-område behövs för befintlig huvudvattenledning.

Renspumpsanläggningen norr om Södra länken kan inte flyttas. Inom 200 meter från rensplananläggningen kan dålig lukt uppstå. Ärendet behandlas i så fall i samarbetet med Avloppsreningens Planeringsenhet.

Servitutsavtal måste tecknas mellan bolaget och fastighetsägaren/tomträttsinnehavaren, alt genom bildande av ledningsrätt.

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera nya och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift påpekar Fortum Värme att det är bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Fortum påpekar vikten av att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt.

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB

TSSNFAB äger befintlig telestationsbyggnad inom fastigheten Postgården 7, och till telestationen ansluter flera av TeliaSonera Skanova Access ABs markförlagda teleledningar. TeliaSonera efterfrågar att teleledningar i så hög grad som möjligt bör finnas kvar i befintliga lägen. Detta gäller särskilt för de ledningar som finns iomedelbar närhet till telestationen och där de direkt ansluter till telestationen.

Av planbeskrivningen framgår att telestationen ska vara kvar i befintligt läge, men angivelse i plankartan om var aktuell telestation får vara placerad saknas. TSSNFAB anser att telestationens läge bör bestämmas på kartan med ett e-område som motsvarar ytan av den nuvarande fastigheten Postgården 7.

Man påpekar slutligen att det parkeringshus som avses uppföras runt telestationen måste utformas så att TeliaSonerabolagens behov av ventilation/kyla, tillträde, åtkomst, säkerhet, begränsning av vibrationer och liknande kan upprätthållas samt att eventuellt ökade kostnader för detta skall bäras av exploitören. Skulle telestationen inte kunna vara kvar i befintligt läge, eller skyddsåtgärder behöva vidtas för telestationen under exploateringstiden förutsätter TSSNFAB att kostnaderna för detta bärs av exploitören.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet (karta bifogas) och man önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Skanova förutsätter att eventuella flyttningsåtgärder eller skyddsåtgärder för att möjliggöra exploatering bekostas av exploatören.

Söderorts Naturskyddsförening och Stockholms Naturskyddsförening

Föreningarna ser positivt på att man bebygger redan hårdgjorda ytor som gamla Årstälänken, ICA-tomten och marken intill Åbyvägen för att få en mer blandad bebyggelse samtidigt som Östberga knyts mer till Årsta. Men man menar att kommunens nuvarande förslag tar alltför mycket av Årstafältet i anspråk och att den föreslagna stadsparken med stor sannolikhet kommer att bli för liten. Man föreslår ett antal åtgärder för att förbättra situationen, om bebyggelsen ändå skulle fortsätta enligt nuvarande detaljplan:

- Husen som byggs närmast Årstafältet bör utformas som terrasser för att maximera potentiella ytor för stadsodling.
- Förskolor och skolor bör få en framträdande roll och ligga strategiskt så att barn och unga lätt når parkytan.
- Ekosystemtjänster bör få en mycket framskjuten position i utformandet av husens och parkens utformning.
- Området inom aktuell detaljplan bör vara i princip bilfritt och bilpooler ett självklart val utöver gång/cykel- och kollektivtrafik.
- En ekodukt bör anläggas över Huddingevägen som en förlängning av Hemskogen.

Föreningarna anser vidare att Årstafältet är olämplig mark att bebygga på grund av den djupa leran samt att det är tveksamt att bebygga så högkvalitativ jordbruksmark mot bakgrund av att större odlingsmarker sannolikt kommer att efterfrågas i framtiden. Man påpekar också att storleken på en grönområde i sig är en viktig kvalitet och att Årstafältet i och med den planerade exploateringen kommer att tappa sin sociotop-klassning som ett större friområde.

Föreningarna delar Länsstyrelsens uppfattning om att den sammanlagda utbyggnaden på fältet med stor sannolikhet kommer att få negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden i söderort. Man påpekar att Årstafältet är klassat som *Särskilt betydelsefullt område* för Stockholms ekologiska infrastruktur i den Gröna promenadstaden och att Etapp 2 ligger i en redan försvagad spridningskorridor mellan Årstafältet och Årstaskogen som behöver förstärkas, liksom den mellan Årstafältet och Hemskogen. En generös grön korridor bör skapas som även förstärks påtagligt norr om tvärbanan och Åmänningevägen.

Ellevio AB

Ellevio AB meddelar att åtgärder i deras befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren.

Man konstaterar att för att klara elförsörjningen i området måste en ny nätstation etableras, vilket förutsätts kunna etableras genom inhysning enligt uppgörelse med ICA Fastigheter Sverige AB.

Företagsgrupperna Stockholm

Företagsgrupperna påpekar att Årsta Partihallar är ett nödvändigt nav för varor till Stockholms innevånare och tillhör de områden som enligt dokumentet *Strategisk inriktning för företagområden* (utarbetat av Stockholm Business Region Development och överlämnat till kommunfullmäktige för beslut) skall bevaras som ett rent företagsområde och inte blandas upp med bostäder. Det innebär också att transporter till och från området måste fungera.

Företagsgrupperna Stockholm stöder Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar i deras yttrande.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Scius/Starwood

Scius/Starwood äger fastighetsbolagen Fruktfastigheten AB, Cementhuset 11 AB och Fastighetsbolaget Administratören som i sin tur äger tomträtterna Postgården 5, Partihallen 1, Frukthallen 1, Administratören 1, Particentralen 1, Particentralen 2, Particentralen 5 och Particentralen 6.

Scius/Starwood anser att planen strider mot kommunala riktlinjer då den försämrar för Årsta partihallars företagsområde. Planarbetet behöver ytterligare utreda och tydligöra hur Årsta Partihallars verksamheters behov av ett fullgott trafiksystem dygnet runt kan tillgodoses, anser man. Trafikanalyserna behöver uppdateras då de saknar mycket information.

Följande bör göras/utredas ytterligare.

- Åbymotets ombyggnad och kapacitet i kopplingen till Åbyvägen/Grosshandlarvägen måste ses över.
- Ombyggnad av korsningen Åbyvägen/Grosshandlarvägen för ökad kapacitet. Korsningen behöver studeras i detalj.
- Kvarter G får inte försörjas från korsningen Åbyvägen/Grosshandlarvägen.
- Det behövs en in- och utfart från Ersta Gårdsvägs eller den nya huvudgatan i nordsydlig riktning till fastigheten Postgården 5.

- Köppställning på Åbyvägen bör ske söder om korsningen Åbyvägen/Brunnbyvägen.

Scius/Starwood påpekar att planen bör följa inriktningsbeslutet om att Årsta partihallars företagsområde utgör ett strategiskt viktigt gods- och logistikområde nära den centrala staden.

Det bör även framgå i planen att Trafikverket utreder Åbymotet med bla nya ramper för bättre framkomlighet och säkerhet, anser man. Vägplanen förväntas vara klar 2017. Årstafältets exploatering bör ingå i Trafikverkets arbete med vägplanen.

I plankartan bör det framgå att gatan vid kvarter G inte tillåter genomfartstrafik.

Föreningen Årstafältets Koloniområde

Koloniföreningens medlemmars önskan är fortfarande att koloniområdet får bli kvar på nuvarande plats. Om det inte blir så önskar man att även fortsättningsvis bli inbjudna och tillfrågade i samtliga frågor som rör nygestaltning och flytt.

Tillägg:

Enligt tidigare förhandlingar med staden har Koloniföreningen fått uppfattningen att Koloniföreningen och dess medlemmar kommer att gå skadeslösa ur en flyttprocess till det presenterade nya ersättningsområdet. Då denna förhandling ännu ej resulterat i en ordentlig överenskommelse förbehåller Koloniföreningen sig rätten att överklaga alla beslut beträffande planärenden som berör Koloniföreningens nuvarande område intill dess att Koloniföreningen godtagit en överenskommelse med staden om det nya området och dess etablering.

Föreningen Storstockholms koloniträdgårdar

Föreningen påtalar att det måste finnas en överenskommelse och avtal mellan föreningen och staden kring alla detaljer av flytt av det befintliga koloniområdet och iordningställandet av det nya området. Alla kostnader måste bäras av staden. Koloniträdgårdsområdet får inte på något sätt drabbas av rivning eller byggnation innan den framtida flyttningen genomförts och föreningens medlemmar fått rimlig tid till att säkerställa en flytt av växter mm.

Martin Olsson fastigheter, Postgården 2 och 4

Martin Olsson Fastigheter äger två fastigheter som berörs av detaljplanen som innehåller lager, kontor samt restaurang.

Martin Olsson Fastigheter anser att planen påtagligt påverkar deras fastigheter och dess verksamheter inom området. Man har vid flertalet tillfällen både vid möten och genom skrivelser påtalat de risker för konflikter mellan boende och den verksamhet som deras hyresgäster bedriver, både avseende trafik och buller.

Trafik

I planen nämns att den gata som löper norr om Postgården 2 inte skall planeras för genomfartstrafik. Martin Olsson Fastigheter påpekar att denna restriktion är en nödvändighet för att transporter och flödet runt deras skall fungera och förutsätter att detta fastställs i planen.

Man känner en stor oro för att det planerade parkeringshuset för boende, kontor, handel och hotell väsentligt kommer påverka flödet av bilar. De kör- och parkeringsytor som disponeras idag är enligt Martin Olsson Fastigheter hårt ansträngda och olämpliga för privatbilar, cyklar och fotgängare som inte tillhör verksamheten. Man efterfrågar att planen bör ta hänsyn till detta och att en ny trafikanalys bör tas fram som beaktar att programområdet har ett väsentligt högre exploateringsstal än vad som tidigare planerats.

Vidare motsätter sig Martin Olsson Fastigheter starkt den inskränkning på deras tomtmark (som idag utnyttjas som samfällighet tillsammans med Postgården 1, 4 och 5) som planen förutsätter då området redan idag är begränsat ur ett framkomlighetsperspektiv. Man saknar även en redovisning i planen på hur in- och utfart till Postgården 4 skall ersätta den nuvarande access man har idag i söder och framförallt i det fall Tvärbanans stickspår byggs ut.

Störningar under byggtiden

Martin Olsson Fastigheter menar att det föreligger en risk att genomförandet av planen kommer att orsaka betydande störningar för deras hyresgäster och begär därför en redovisning av hur genomförandet skall ske för att minimera dessa störningar. Man vill betona vikten av att fastigheternas två av- och påfarter med lastfordon upp till 24 meters bilar fungerar väl under byggtiden. Eventuella tungavstängningar måste placeras så att framkomligheten aldrig äventyras.

Martin Olsson Fastigheter ser fram emot en fortsatt dialog med staden och vill gärna delta i det kommande planeringsarbetet speciellt med avseende på trafikfrågor.

BA, kolonist i Årstafältets koloniområde

Kolonisten påpekar att koloniområdet inte finns med i planen. Kolonisten äger fast egendom, en kolonistuga, och är medlem i Årstafältets koloniområde, del i föreningshuset som påverkas av

den nya föreslagna detaljplanen. Hen motsätter sig att man lägger ner Årstafältets koloniområde och menar att inget nytt tillkommit som berättigar att man river upp DP 93045.

Kolonisten upprepar dessa synpunkter i ännu ett yttrande.

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar

Samarbetsnämnden i Årsta Partihallar (SNÅ) påpekar att partihallsområdet har en strategisk betydelse för småskalig livsmedelsförsörjning till saluhallar, torg, nischade butiker m.m. samt till sjukhus, skolor och andra kommunala funktioner. I Årsta Partihallar finns uppskattningsvis ca 150 företag i olika storlekar verksamma med arbetsplatser för ca 1500 människor, vilket är ett viktigt inslag i söderort, där det är obalans mellan jobb och bostäder.

Ett väl fungerande partihallsområde kännetecknas enligt SNÅ i grunden av lokaler anpassade för logistik med kajer, vädertättningsportar och god bärighet, med bra takhöjd. Områdets placering är en avvägning mellan närhet för den finmaskiga distributionen, tillräckligt markområde där omvärlden inte störs samt att det finns en fungerande separation till boende.

SNÅ framför att avgörande förutsättningar för ett väl fungerande partihallsområde är:

- att angöring till området kan ske på stora trafikleder med bra flöde.
- att in/utfarter är fria dygnet runt.
- att området är fritt för interna transporter.

SNÅ påpekar vidare att Kv Postgården är en del av Årsta Partihallar.

SNÅ har uppfattat det som att staden säger sig vilja säkra Årsta Partihallar för sin verksamhet, men menar att staden i detta planförslag gör något annat. Man påpekar att om stadens avsikt är att strypa verksamhetsområdet, för att på sikt finna skäl att exploatera bostäder, är det ärligare och mer förtroendeingivande att tydliggöra det. SNÅ menar att staden genom en strimlad planindelning där ingen plan tar helhetsansvar, skapar en betydande osäkerhet om vad staden egentligen vill.

Trafik

Såväl det östra (KV Postgården) som det västra delområdet behöver dubbla accesser (Åbyvägen/Grosshandlarvägen resp Ersta Gårdsväg och Brunnbyvägen/Åbyvägen) för att inte verksamheten ska lamslås vid trafikolyckor, signalfel, kö, snöhinder och dylikt i en access.

Avgörande är att säkra minst en av områdets in/utfarter för norr/väst, syd och östgående verksamhetstrafik att fungera även i rusningstrafik. Därför måste trafikplatsen Grosshandlarvägen/Åbyvägen – såväl fysiskt (stickgata) som med planstöd förhindras användas för annat än partihandelsverksamheten på bägge sidor

Åbyvägen, och vara anpassad för trafik med längre fordon dygnet runt. Access till garage, handel, studentbostäder och kontor samt godstrafik till centrumfunktioner och de boendes parkeringstrafik måste ske via området huvudgata och Ersta Gårdsväg. Även trafikförsörjningen under byggskedet måste beaktas och byggtrafiken avledas inåt Årstafältet så att den inte belastar den känsliga Grosshandlarvägen.

Störning

Buller från transporter, av/inlastning, och kylmaskiner på tak och i släp, liksom lukt och belysning kan upplevas störande för närboende, varför skyddsavstånd och särskilda byggregler är nödvändiga vid nyetablering av bostäder i närheten. Då verksamheten inte bedrivs med stöd av miljökoncession, är det verksamheten som förlorar när framtidens boende klagar, påpekar SNÅ. Klagomål från boende rörande partihallsverksamheterna är på sikt förväntade. SNÅ anser att det nya komplexets bullersskyddsåtgärder mot Södra Länken också bör omfatta hela den västra fasaden. Vidare efterfrågar man att det plank som planeras mellan boende och Martin Olssons fastigheter bör vara högre än det som anges, samt att byggnader för bostadsändamål begränsas vad gäller möjligheter till balkonger och öppningsbara fönster i fasad mot verksamheterna.

Sättning

SNÅ vill att kontrollprogrammet för sättningar fortsätter, så att markglidningen kan följas.

AF, kolonist i Årstafältets koloniområde

Kolonisten beklagar att DP 9345 från 2001 i förtid upphör att gälla. Hen påpekar också att den föreslagna planen inte redovisar att en förutsättning för genomförande är att en överenskommelse om flytt, och därmed sammanhängande ersättningar/kostnader, gjorts med koloniföreningen utifrån mellanvarande avtal med staden. Så vitt Fhen vet har ingen sådan träffats och han förutsätter därvid att hans investeringar i nuvarande anläggning ersätts enligt FSSK:s värderingsregler och att växter i görligaste mån kan flyttas till anvisad plats på fältet.

När det gäller dagvattenhantering saknar kolonisten redivisning av om hur inte bara planområdet utan hela fältet påverkas av bortagande av ledningsrätter och befintligt Teknik-/Pumphus som i dag brukas som reglerare av befintlig damm.

Kolonisten efterfrågar även en bättre redovisning av hur de som skall färdas till eller från söder om planområdet skall ges anvisning om anslutningar.

När det gäller stadsdelsnamn vill kolonisten påminna om att Årstafältet är en del av Östberga, och om meningen är att inrätta nya stadsdelar borde det framgå av respektive planer att

Lantmäterimyndigheten skall ges ett sådant uppdrag. Som det är nu blir det en ren skrivbordsprodukt där det bara anges ett påhittat namn t.ex. Södra Årstafältet. Vad är det för fel på "Östberga" – undrar hen – stadsutvecklade från förort till modern och attraktiv del av Södra Stockholm, därtill med egen Stadspark.

KK, kolonist i Årstafältets koloniområde

Kolonisten påpekar att koloniområdet inte finns med i planerna. Hen äger fast egendom, en kolonistuga, och är medlem i Årstafältets koloniområde del i föreningshuset som påverkas av den nya föreslagna detaljplanen. Hen motsätter sig att man lägger ner Årstafältets koloniområde och menar att inget nytt tillkommit som berättigar att man river upp DP 93045.

KJ, kolonist i Årstafältets koloniområde

Kolonisten påpekar att koloniområdet inte finns med i planen. Hen äger fast egendom, en kolonistuga, och är som medlem i Årstafältets koloniområde, del i föreningshuset som påverkas av den nya föreslagna detaljplanen. Hen motsätter sig att man lägger ner Årstafältets koloniområde och menar att inget nytt tillkommit som berättigar att man river upp DP 93045.

Övriga, ej sakägare**AS, Sandfjärdsgatan 29**

Boende föreslår att en pulkabacke anläggs inom planen, då detta saknas i området.

GC, Sandfjärdsgatan 90

Boende anser att förslaget är en skam och antar att de urusla människor som hittat på detta bor i Täby, Danderyd eller Djursholm och att de där värnar om sina grönområden.

ES, Årstavägen 52

Boende menar att det borde planeras för en skola årskurs F-9 då trycket idag redan är för stort.

YG och MP, Sandfjärdsgatan 98

Dessa boende vill inte ha denna bebyggelse på Årstafältet. De vill ha den landskapspark som de anser sig ha blivit lovad av politikerna.

De hänvisar till Miljökonsekvensbeskrivningen och att Länsstyrelsen skarpt har avrått från att bygga här och undrar vem

som tar ansvar för de problem som kan uppstå. De påpekar att det redan finns sprickor i husen i området.

Varför går Stockholm i motsatt riktning mot andra storstäder som planerar för mer parkområden och gröna ytor, undrar de. De menar att gröna lungor med ekosystemtjänster och biologisk mångfald är mycket värdefullt då staden växer och föreslår att man istället ska bygga runt Årstafältet där Partihallarna ligger och på en överdäckad Huddingeväg. Årstafältet är på grund av sin storlek en pärla i Stockholm som bör tas tillvara.

MW, Valla Torg 51

Boende påpekar att kommunfullmäktige år 1994 beslutade att Årstafältet skulle planläggas som park och att en sådan detaljplan antogs år 2000. Hen hänvisar även till planprogrammet för Årstastråket från 2003 där det förutsattes att den grönmark inom Årstastråket som togs i anspråk skulle kompenseras med den nya parkmark som skulle skapas då Årstälänken bröts upp. Hen menar att den nu upprättade detaljplanen tar denna utlovade grönyta i anspråk, och att en fullt genomförd landskapspark på Årstafältet borde vara det nollalternativ som den nu föreslagna bebyggelsen ska jämföras med.

I regeringens folkhälsoproposition från 2008 lyfts bostadsnära natur fram och vikten av att bevara och utveckla parker och grönområden samt möjligheten för vila och motion. Hen påtalar också betydelsen som naturen har som skydd mot värmeböljor, socialt deltagande och interaktion mellan människor. Men för att grönområden ska nyttjas regelbundet och ge förutsättningar för ett aktivt liv krävs att de ligger nära bostaden eller arbetet och att det går att ta sig dit till fots. Hen påtalar att Boverkets rekommendation för att uppnå målet om en god bebyggd miljö är att bostadsnära natur som ligger inom 300 meter från befintliga bostäder och skolor särskilt uppmärksammas i planeringen, och att behovet av planstatus och skydd enligt plan- och bygglagen respektive miljöbalken bör övervägas. Hen påpekar även att konsekvenser för människors hälsa saknas i miljökonsekvensbeskrivningen, trots att detta ska ingå enligt miljöbalken 6 kap 12 §.

Boenden påpekar att forskning från Sveriges lantbruksuniversitet visar att det finns åtta kvaliteter som avgör vilka grönområden som människor finner attraktiva, varav Årstafältet uppfyller flera – bland annat att det är fridfullt, en mötesplats, festligt med olika evenemang, lekfullt med idrott, drakflygning o dyl samt att det har kulturella kvaliteter i form av fornminnen. Ur detaljplanen för etapp två framgår dock att möjligheten att avläsa spåren av det gamla

kulturlandskapet kommer att påverkas negativt av den planerade bebyggelsen.

Boende anser vidare att en exploatering inom Årstafältet måste ske på områdets villkor och med stor hänsyn till den befintliga karaktären. Valla gärdes nuvarande monumentala siluett mot Årstafältet kommer att ersättas av en mer uppbruten och varierad stadssiluett vilket inte smälter in i den ursprungliga bebyggelsen i Årsta. Hen menar att det öppna planmönstret och karaktären av fritt liggande byggnader i naturlandskap är viktiga och bevaransvärda egenskaper och att den nya bebyggelsen bör knyta an till Årstas lägre skala. Hen instämmer i detaljplanens ambition att skapa miljöer som utgår från den mänskliga skalan, men uppfattar inte att det innebär höga hus och täta stads kvarter; utan natur, grönska och rymd. Områdets markförhållanden innebär stabilitetsproblem och risk för sättningar, och att lägre hus minskar dessa risker.

Hen saknar också en konsekvensbeskrivning av vad bebyggelsen på Årstafältet medför för de boende i Årsta och Valla gärde gällande tillgång till rekreativsmöjligheter, risk för sättningar, utökad trafik och minskad solinstrålning.

Enskedefältets Trädgårdsstadsförening

Boende på Enskedefältet har inte blivit kallade som sakägare. Föreningen menar att om så stora delar av Årstafältet bebyggs och mer än hälften av ytan hårdgörs, kan det komma att påverka de boende på Enskedefältet geologiskt och man borde ha blivit kallade som sakägare.

Samfundet S:t Erik

Samfundet påpekar att planerna för Årstafältet innebär att ett av stadens värdefulla fält med högt kontinuitetsvärde vad gäller landskapsbild försvinner och ersätts med en central stadspark.

Samfundet uppmanar till en förbättrad koppling mellan den centrala parken och Valla/Årsta samt den flyttade tvärbane stationen genom att ett eller flera gröna stråk mot norr och nordväst breddas. Breddade grönstråk kan i någon mån även balansera de storskaliga byggnadsvolymer och den höga exploateringen, anser man.

AHB, boende på Enskedefältet

AHB påpekar att de boende på har återkommande problem med översvämningar, sättningar med mera. Brodin anser att dagvattenutredningen har brister. Och påpekar att många utredningar ännu ej är klara. Därför är hon starkt kritisk till att så stor del av Årstafältet bebyggs och hårdgörs. Därtill leds dagvatten från t.ex Årstastråket samt ytterligare stora områden ned till Valla

damm. Stora nederbördsmängder och smältvatten som inte längre absorberas av markytor kan komma att ändra de hydrologiska förhållandena och grundvattennivån i hela den yta som är gammal sjöbotten, där både Enskedefältet, Årstafältet och Årsta företagspark är belägna.

GH och BH

De menar att hela området behöver grundförstärkas och där det finns lera kommer marken att förstärkas. Åtgärderna måste bli långsiktigt hållbara.

De påpekar att den enda fastigheten på Valla gårde där man fått tillstånd att bygga en källare är fastigheten på Sandfjärdsgatan nr 28. Där har man haft mycket stora problem med:

- ras i lera och silt.
- grundvatten, temporära sänkningar
- placera massor utanför arbetsområdet
- sponter med dålig kvalitet
- gatans gångbanor som sjunker
- att grunden läcker in vatten som man pumpar över till spillvattenledningen för att saknaden av dagvattenservis har lett till bl a att stuprören anslutits till dräneringsmaterialet runt huset för vidarebefordran till spillvattenledningen.

De menar att bristen på kunskap om de geotekniska förutsättningarna för att bygga på Årstafältet i detta fall har lett till både fusk och oacceptabla felaktigheter. De påpekar att regeln om miljösamordnare skall ersättas med gällande svensk lagstiftning (AMA Anläggning 10, allmänna föreskrifter AB04, arbetsmilöregler) och att den som låter utföra ett byggnads- eller anläggningsarbete under varje skede av planering och projektering skall se till att arbetsmiljösynpunkter beaktas när det gäller såväl byggskedet som framtida brukandet. För att klara detta skall man utse BAS-U och BAS-P som förfogar över personer som har den utbildning, kompetens och erfarenhet som behövs för att kunna utföra de uppgifter som åligger en byggarbetsmiljösamordnare.

Föreningen Nätverket Årstafältet

Föreningen anser att den föreslagna exploateringen av Årstafältet får betydande miljöpåverkan och sker med risk för människors hälsa och säkerhet. Man menar att utredningen bör avbrytas och att staden omgående skall återuppta utvecklingen av landskapsparken och färdigställa DP 93045.

Föreningen ifrågasätter grunderna till detaljplanen för Årstafältet etapp 2. Sedan Miljökonsekvensbeskrivningen togs fram har det fattats beslutat att utöka den totala bebyggelsen på Årstafältet med 50% genom "Årstafältet södra" varför man anser att den framtagna MKB:n inte kan räknas som aktuell. Man menar att planförslaget

tillsammans med övrig planerad exploatering på Årstafältet kommer att innebära betydande negativ miljöpåverkan, förstöra kulturhistoriska värden och inskränka möjligheter för sport, lek och rekreation. Man menar också att handlingarna entydigt påvisar att Årstafältet inte är lämpligt för den planerade exploateringen med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och man befärar att den blir oerhört konstsam. Däremot anser föreningen att befolkningsökningen med nya planerade exploateringar av bostäder i områden kring Årstafältet förstärker behovet av ett väl tilltaget rekreativt område och att en liten stadspark inte kan ersätta de kvaliteter landskapsparken har eller fylla behovet för rekreation för befolkningen i det framtida förtätade söderort.

Föreningen yrkar om en muntlig förhandling med samtliga ledamöter i Stadsbyggnadsnämnden och Kommunfullmäktige innan förslag till detaljplan antas. Som grund för yrkandet åberopar man Europakonventionen om mänskliga rättigheter artikel 6.

AF, Sandfjärdsgatan 33

Boende menar att ju fler människor som befolkar söderort desto mer angeläget är det att bevara livsviktiga grönområden. Därför anser hen att den beslutade landskapsparken enligt Dp 93045 skall färdigställas. Den planerade exploateringen är alltför närgången och alltför okänslig i förhållande till den ursprungliga utformningen av byggnader och mellanrum på gårdet.

Martin Edfeldt
planchef

Max Goldstein
plan