

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Årsta 1:1 i stadsdelen Årsta, Dp 2017-19529**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....</b>	<b>3</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	3
Arkitektur och gestaltning .....	8
Parker och grönområden .....	12
Gator och trafik .....	13
Teknisk försörjning.....	20
Hälsa och säkerhet .....	26
Miljö- och klimataspekter .....	28
Övriga frågor .....	33
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>37</b>
Föreslagna förändringar.....	38

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra uppförande av en grundskola F-9 (900 elever) samt ca 680 bostäder i form av hyresrätter samt göra det möjligt att genomföra stadens strategi att utveckla Årstafältet till en attraktiv och varierad stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet som kopplar samman Årsta och Östberga. Planförslaget sändes ut på samråd 2020-09-02 - 2020-10-16. Under samrådet har 22 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter främst avseende buller, dagvatten, geoteknik, trafik, Huddingevägens riksintresse, exploateringsgraden, gatuutformning, fornminne, grönkompensation och kulturmiljö. Tre privata personer har framfört synpunkter, som mer är av allmän karaktär.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

De synpunkter som generellt berör detaljplanens tekniska frågor, kommer att hanteras av staden. Ett fåtal synpunkter berör bostadsbebyggelsen och skolan vilket kommer att studeras vidare.

Inför granskning behöver skolans utformning studeras om då SISAB meddelat att föreslagen byggnad inte är ekonomiskt genomförbar. Skolbyggnadens cylindriska form föreslås bearbetas till en kvadratisk byggnad med tre flyglar.

Med anledning av de synpunkter som framförts under plansamrådet föreslås följande frågor att studeras vidare: Risk och buller, geoteknik, luftkvalité, översvämning och skolbyggnadens utformning.

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

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att planera för uppförandet av en grundskola F-9 (900 elever) samt ca 680 bostäder i form av hyresrätter i etapp 4B på Årstafältet samt göra det möjligt att genomföra stadens strategi att utveckla Årstafältet till en attraktiv och varierad stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet som kopplar samman Årsta och Östberga. Syftet är vidare att skapa en levande stadsdel med välutformade offentliga miljöer och en tydlig bebyggelsefront mot parken.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2020-09-02 - 2020-10-16. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Stadsbyggnadskontoret, FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4. Planförslagen visas även i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakthusplan 8a, i Östberga Kulturhuset, Östbergatorget 14 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner) och på [vaxar.stockholm.se/arstafaltet](http://vaxar.stockholm.se/arstafaltet). Annons om samråd och digitalsamråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort den 1 september 2020. På grund av Coronasituationen hölls inget fysiskt samrådsmöte. I stället presenterades detaljplanerna för Årstafältet etapp 4 A & B på ett webbsant informationsmöte på Facebook tisdagen den 15 september. Allmänheten hade möjlighet att ställa frågor via Facebook.

## **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**

Erika Karlestedt

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

Årsta-Johanneshovs socialdemokratiska förening

Det är viktigt att lärare och annan skolpersonal får ta del av planerna och de exakta ritningarna för att få tycka till och bli lyssnade på. Detta för att byggnaden och omgivningen ska bli så utformad så ändamålsenligt som möjligt.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret jobbar kontinuerligt tillsammans med stadens andra förvaltningar för att informationsutbytet med allmänheten ska fungera så effektivt som möjligt. Plansamrådet har annonserats i lokaltidningen Mitti i Söderort. Under samrådet har information om planen lagts upp på projektets separata hemsida för att underlätta för medborgare att få tillgång till underlag. Det har även funnits möjlighet att ställa frågor under det digitala informationsmötet som anordnades eller direkt till de angivna kontaktpersonerna i projektet. Direkta felaktigheter i form av sökfunktioner eller länkar som inte fungerar ser stadsbyggnadskontoret kontinuerligt över tillsammans med andra förvaltningar och åtgärdar. Under samrådstiden har samrådsförslaget har skickats på remiss till andra kommunala förvaltningar där bland annat utbildningsförvaltningen ingår.*

### **Allmänt om förslaget och utvecklingen**

Gabriela Aue Andersson

Undrar om ni har fått en mer detaljerad bild på hur aktivitetsparken kommer att se ut? Från början tror jag det var tänkt att det skulle bli en plats i anknytning till idrottshallen eller fotbollsplanen med lite aktivitetsytor för idrott utomhus runtom. Vederbörande har tidigare lämnat in förslag/önskemål om beachvolleyboll planer för utomhusaktivitet. Har ni kommit till den delen av arbetet? Vart finner jag bilder, detaljplaner för hur den aktivitetsytan kommer att

se ut, eller har det inte påbörjats än? Kommer ni få med andra aktiviteter som exempelvis volleyboll, tennis eller något annat?

#### Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Förvaltningen är positiv till att det ska byggas nya bostäder på Årstafältet. Förvaltningen vill att det ska byggas både bostadsrätter och hyresrätter som inte blir för dyra. Förvaltningen bedömer att en bra blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar kan främja en socialt hållbar utveckling. Förvaltningen vill särskilt poängtera vikten av att i området ge förutsättningar för blandade upplåtelseformer och hyresrätter till rimliga hyresnivåer.

#### Särskilt uttalande från politiken

Det är problematiskt att en majoritet av hyresrätterna är planerade i områdets östra delar, närmast Huddingevägen. Vi vill se en riktigt blandad bebyggelse och skulle föredra att hyresrätter och bostadsrätter blandades jämt över hela detaljplaneområdet. När så många människor som 15 000 flyttar in i ett nytt område ställer det även stora krav på närliggande grönområden. Huddingevägen är en viktig infrastrukturled för många stockholmare. Dock utgör den en barriär och riskerar att medföra bullerstörningar för de boende i det nya området. Eftersom en nedgrävning skulle innebära för stora kostnader skulle majoriteten i Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd gärna se att Huddingevägen, längst med Årstafältet, däckades över med t.ex. en Ekodukt. Denna skulle kunna innehålla parkmark, stadsodling eller idrottsyta, beroende på vad de nyinflyttade efterfrågar.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

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

Slakthusområdet redovisar mobilitetsstudier att parkering är det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes bilalstring.

#### Samfundet S:t Erik Stockholm

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

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs och att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende buller, geoteknik, farligt godstransporter och risken för översvämning. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan vi komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

#### Trafikkontoret

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

Trafikkontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet. Trafikkontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt

att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm. Kontoret anser att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen. Kontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränserna därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla.

Trafikkontoret anser att det planerade bullerplanken inte ska fastställas i plankartan därför anser kontoret att bestämmelsen ska plockas ur plankartan. Vidare ska inte allmän platsmark innehålla bestämmelsen U, eller för den delen beskrivningen ”Gång”. Att genom plankartan fastslå att en allmän gata ska vara av ”gångfartskaraktär” är också något som kommer behöva strykas ur plankartans beskrivning. Utmed GATA 2 i plankartan anges att en teknisk anläggning ska placeras. Placeringen verkar hamna mitt i cykelpendlingsstråket vilket inte är en bra lösning. Trafikkontoret anser att ovan ska omarbetas innan plankartan kan fastställas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran att minska om exploateringen och ett bevarande av pilallén. Rådet understryker vikten av att skolan får en arkitektonisk gestaltning av hög kvalitet.

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

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

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Parken som planeras vara det gröna navet i stadsdelen har redan en laga kraftvunnen detaljplan och kommer vara en av de första delarna som färdigställs. Det är inte bestämt än vilka aktiviteter och funktioner som kommer att inrymma i aktivitetsbryggan. Varken Stadsbyggnadskontoret eller projektet styr över hyressättningen eller bostadspriser i detta planarbete. Ett av stadens och projektets mål är dock att planera för ett varierat utbud av upplåtelseformer. Staden har därför markanvisat för både hyresrätter och bostadsrätter i etapp 4a och 4b. Kvarter K och L som ligger inom etapp 4b har markanvisats för hyresrätter. Förslaget om en eventuell ekodukt hanteras inte inom den här detaljplanen, utan behöver i sådana fall hanteras i ett större sammanhang. Det antalet bostäder som stadsbyggnadskontoret föreslagit i samrådsförslaget föregås av komplexa avvägningar med syfte att hitta en lämplig exploateringsgrad i området. Stadsbyggnadskontoret ser också positivt på att fler människor kan få tillgång till kollektivtrafiknära boende och tar en möjlig ökad exploatering i beaktande under fortsatt planläggning inför granskning. Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen att exploateringsgraden är olämplig. I en urban stadsmiljö påverkar skuggbildning under vissa tider på dygnet men både gårdar och våningshöjder har anpassats för att skuggor ska ha så liten påverkan på de fysiska miljöerna som möjligt. Inför granskningen kompletteras planhandlingarna med siffror på antalet kvadratmeter gård per lägenhetsantal. Förslaget på 0,45 p-platser/lägenhet föregås av komplexa avvägningar och som komplement till p-talet föreslås även en satsning på mobilitetslösningar. Trafik- och parkeringsfrågor är frågor som berör hela projektet och som kontinuerligt hanteras på en övergripande nivå för att skapa en bra helhet. I fortsatt planläggning kommer därför stadsbyggnadskontoret ihop med övriga berörda förvaltningar fortsätta diskutera lämpliga parkeringslösningar inom projektet och aktuell detaljplan. Stadsbyggnadskontoret noterar de synpunkter som Länsstyrelsen menar kan komma att ligga till grund för prövning. Nämda synpunkter tas om hand i den fortsatta planläggningen och beskrivs mer fördjupat i samrådsredogörelsen under respektive delkategori. Olika trafiklösningar och utformningar av gator och vägar kommer fortsätta analyseras och utvärderas inför granskning. Stadsbyggnadskontoret välkomnar att Trafikkontoret deltar aktivt i planprocessen för att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning.*

*Stadsbyggnadskontoret diskuterar gärna de utrymmesmått som Trafikkontoret hänvisar till kan behöva justeras. Plankartans illustrationslinjer för gatumiljön har som syfte att skapa en bättre läsbarhet i planen. De har ingen juridisk funktion i plankartan och utgör därför inga låsningar. Stadsbyggnadskontoret ser därför det som motiverat att behålla illustrationslinjerna så att det är tydligt hur planen ska läsas. Stadsbyggnadskontoret noterar att Trafikkontoret föredrar att bullerplanket inte ska fastställas i kartan, men kommer inte att justera detta till granskningen då bullerplanket behövs för att reglera bullernivåer på skolgården. Placeringen av den tekniska anläggningen kommer att justeras till granskningen så att den inte ligger inom cykelpendlingsstråket. Plankartan kommer att justeras till granskning och u-område tas bort från allmän platsmark. Stadsbyggnadskontoret noterar att Trafikkontoret föredrar att planbestämmelsen GÅNG tas bort från plankartan och kommer att ta bort bestämmelsen på plankartan till granskningen.*

### **Arkitektur och gestaltning**

Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Majoriteten ser positivt på utformningen av den nya skolan och hoppas att den även i slutändan får en karaktäristisk gestaltning.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Det är mycket positivt att en ny skola uppförs och här är det rådets starka förhoppning att staden föregår med gott exempel och vinnlägger sig om att skolan får en högkvalitativ arkitektonisk gestaltning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Inför granskning kommer skolans utformning att bearbetas då Sisab meddelat att föreslagen byggnad inte är ekonomiskt genomförbar. Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkterna om att det är viktigt att den nya skolan gestaltas väl.*

### **Kulturmiljö**

Stadsutvecklingsenheten

Stadsutvecklingsenheten anser att det är av stor vikt att bevara så stor del av Årstafältets historiska landskap som möjligt. Därför bör pilallén bevaras då den har kulturhistoriska värden av landskapskaraktär. Eftersom allén ligger på samma plats som föreslagen skolgård bedömer stadsutvecklingsenheten att den är möjlig att integrera i föreslagen detaljplan. Mot Valla gårde bör byggnadshöjder inte överstiga sju våningar för att skapa en väl avvägd övergång till det befintliga bostadsområdet



Planområdet avgränsas av Huddingevägen i öst och består till största delen av grönområde. I väst ligger tillfälliga evakueringsbostäder. Strax öster om dess finns en pilallé som följer längs en äldre väg som tidigare ledde till Valla koloniområde. Allén ligger i den del av planområdet där skolgård föreslås. Norr om planområdet ligger bostadsområdet Valla gårde, uppfört under tidigt 1960-tal. Årstafältet kännetecknades länge av öppna åkrar och hagmarker knutna till äldre gårdsbildningar. Sedan 1960-talet har Årstafältet fått mer karaktär av park, trots bevarande av äldre komponenter som exempelvis den grundläggande öppenheten och viss gärdesindelning. Genom fältet, väster om aktuellt planområde, löper den medeltida Göta landsväg, som till vissa delar är ursprunglig. Genom planområdet löper en pilallé norrut mot de tidigare Valla koloniträdgårdar, där bostadsområdet Valla gårde idag är beläget. Allén syns på ett flygfoto från 1930-talet och är alltså anlagd tidigare än så och har därmed landskapshistoriska värden.

Inom aktuellt planområde finns inga kända fornlämningar. Då Årstafältet är ett område med fornlämningar ska länsstyrelsen kontaktas om lämningar ändå påträffas.

Stadsutvecklingsenheten anser att föreslagen bebyggelse i aktuellt område och i hela programmet är alltför tät planerad och noterar att en stor del av det öppna landskapsrummet av dagens Årstafält går förlorat. Det är av stor vikt att bevara så stor del av det historiska landskapet som möjligt. Därför bör pilallén bevaras då den innehar kulturhistoriska värden av landskapskaraktär. Eftersom allén ligger på samma plats som föreslagen skolgård bedömer stadsutvecklingsenheten att den är möjlig att integrera i föreslagen detaljplan. Stadsutvecklingsenheten delar Stadsmuseets synpunkt på anpassad byggnadshöjd mot Valla gårde. Mot denna del bör byggnadshöjder inte överstiga sju våningar för att skapa en väl avvägd övergång till det befintliga bostadsområdet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Att fornminnet Göta Landsväg bevaras i befintligt läge samt att grönytorna med hagmarkskaraktär som omgärdar den historiska landsvägen bevaras och tydliggörs är positivt. Rådet saknar ett resonemang kring den historiska dimensionen och de kulturhistoriska värdena i förslaget. Till exempel vad gäller pilallén; här beskrivs de negativa konsekvenserna endast som förlorade naturvärden, vilka kan mildras genom att grönkompensera inom de områden som är kvar som natur- eller parkmark. Medan förlusten av pilallén som ett historiskt gestaltungsgrepp och dess historiska dimension inte berörs alls. Här önskar Skönhetsrådet en ökad

medvetenhet om det historiska perspektivet och önskar att planen bearbetas så att allén kan bevaras.

#### S:t Erik samfund

Göta landsväg var Stockholms enda vägförbindelse söderut ända fram till 1669, då den första Liljeholmsbron byggdes. Det var alltså längs Göta landsväg som drottning Kristina 1654 färdades från Stockholm mot Rom. Historiker anser att det var på Göta landsväg Kristian II marscherade med sina trupper och att det berömda slaget vid Brännkyrka 1518 ägde rum på Valla gärde, d.v.s. på den norra delen av Årstafältet. Samtliga där belägna detaljplaneområden borde därför snarast undersökas arkeologiskt, åtminstone med metalldetektor. Vägen är emellertid ännu betydligt äldre. Den torde enastående nog ha funnits åtminstone sedan järnåldern, d.v.s. långt före grundläggningen av Stockholm. Över Årstafältet är landsvägen bevarad i sitt ålderdomliga skick och skyddad som fornminne (RAÄ 34). I närområdet finns ett flertal spår av det gamla kulturlandskapet, med bevarade gårdar och lämningar efter tidigare gårdsanläggningar (med gårdsgravfält), från järnåldern. Göta landsväg var gårdarnas förbindelse sinsemellan och ledde sedan vidare norr- och söderut. Över Valla å (som utgjorde gräns mellan flera gårdar) gick en stenvalvsbro, vars landfästen är bevarade och som rekonstruerades 1998. Sammantaget torde den cirka 750 m långa fornminnesskyddade sträckan över Årstafältet vara en av Sveriges allra mest värdefulla och historiskt intressanta vägar. I gällande detaljplan (laga kraft 2001), som inkluderar områdena för både etapp 4A och 4B, har Göta landsväg en skyddszon på 50 m på vardera sidan. Stadsmuseet har i flera yttranden understrukt vägens stora kulturhistoriska betydelse och att den behöver ett stort omgivande skyddsområde (fornlämningsområde) och att detta givetvis gäller även norr om Valla å (med etapp 4A och 4B). Länsstyrelsen har på ett obegripligt sätt förringat Göta landsvägs betydelse. I detaljplanen för etapp 1 (laga kraft 2017) accepterade man att en ny väg lades endast 8 m intill Göta landsväg (och närmaste byggnad på cirka 19 m avstånd). Nätverket Årstafältet begärde att Länsstyrelsen skulle fastställa gränser för fornlämningsområdet, men nekades talerätt, vilket dock upphävdes av Kammarrätten. Länsstyrelsen fastställde då slutligen 2019-12-19 gränsen till 10 m från vägbanans mittlinje. Eftersom vägen är upp till 5 m bred (diket inte inräknat) motsvarar detta 7,5 m från vägkanten. I sin motivering till den häpnadsväckande snäva gränsdragningen skriver Länsstyrelsen: ”Den bevarade vägsträckan är dock bara en mindre del av den ursprungliga landsvägen och dess betydelse består därför i första hand av lokalhistoriska värden”. Resultatet är att avstånden fortfarande inte är acceptabla, inte ens i ”Landsvägsparken” i etapp 4A. På en lång sträcka i parken är

avståndet till intilliggande gata endast cirka 10 m (i parkens östra del ännu kortare) och som mest cirka 15 m. Samfundet S:t Erik finner Länsstyrelsens gränsdragning och motivering oacceptabla. Vi välkomnar att Nätverket Årstafältet 2020-01-08 överklagade beslutet om gränsdragning till Förvaltningsrätten och begärde att domstolen skulle begära yttrande från Riksantikvarieämbetet. Nätverket kräver ett fornlämningsområde om 100 m på vägens båda sidor, vilket Samfundet S:t Erik gärna instämmer i. Ett absolut minimum måste dock vara 50 m som i gällande detaljplan från 2001, och detta gäller även för vägens nordöstra del, där den är mindre välbevarad och inte formellt fornminne.

Pilallén löper längs en karakteristisk vägbank, som märkligt nog inte utretts närmare. Callunas utredning nöjer sig med att konstatera att allén syns på flygfoto från 1958 (bild sid. 7) och att det som i dag är en gångväg då var en bredare, farbar väg. En genomgång av äldre kartmaterial avslöjar att vägen var den norra delen av en nord-sydlig avtagsväg från Göta landsväg till gården Östberga. Den sista av gårdens byggnader, en tillbyggd enkelstuga, revs så sent som 1958. Där återstår nu en bytomt från järnåldern (RAÄ 68) och ett stort gårdsgravfält (RAÄ 27). I äldre tid nåddes Östberga endast via en väg i väster från Göta landsväg. Vägen med pilallén, som förkortade avståndet till Stockholm, torde ha tillkommit senast 1845 (enligt Topografiska corpsens karta). Den välbevarade, för sitt ursprungliga ändamål sedan länge inte använda vägen, bör därmed uppfylla fordringarna i kulturmiljölagen, för att av Länsstyrelsen förklaras som fornminne. Den utgör tillsammans med Göta landsväg ett s.k. färdvägssystem, enligt Riksantikvarieämbetets terminologi.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer till granskningsskedet att utveckla avsnittet kring pilallén och dess historiska kontext i planbeskrivningen. Förslag till kompensationsåtgärder för pilallén finns framtagna av Calluna och kommer att inarbetas i planhandlingarna till granskningsskedet. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den vägbank som går längs med pilallén inte har de kulturvärden som gör den värd att bevara. Göta landsväg som nämns i Samfundet S:t Eriks yttrande ligger inom detaljplanen för etapp 4a på Årstafältet och hanteras inom en annan planprocess.*

## Parker och grönområden

### Naturmiljö

Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Stadsdelsförvaltningen vill att grönkompensation planeras i projektet. Förvaltningen vill främst lyfta den pilallén som finns på platsen idag och att rimliga kompensationsåtgärder budgeteras i projektet.

### Miljöförvaltningen

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

### Samfundet S:t Erik

På Årstafältet finns ett område med särskilt högt naturvärde (näst högsta naturvärdesklass), nämligen den på långt håll synliga enkelsidiga allén i planområdet etapp 4B. Den består av 35 planterade vitpilar, av hög ålder och hamlade för mycket länge sedan. När Stadsbyggnadsnämnden 2019-05-23 beslöt att planarbetet för etapp 4B skulle påbörjas betonade man att ”pilallén behöver bevaras”. Detta resulterade i en av exploatörerna och SISAB beställd utredning (Pilallén på Årstafältet etapp 4B, Calluna AB 2019-12-11). Pilallén visar sig vara skyddad av det generella

biotopskyddet i miljöbalken, men har sedan länge varit vanskött och inte åtgärdats med beskärningsåtgärder etc. Ett mycket stort antal av de gamla träden utgör en uppenbar risk p.g.a. fallande grenar, vilket resulterat i att allén nu är avstängslad. Utredningen rekommenderar därför att hela allén bör fällas. Staden har hos Länsstyrelsen sökt dispens från biotopskyddsbestämmelserna, för nedtagning av pilallén, men Länsstyrelsen torde ännu inte ha fattat beslut. I planbeskrivningen nämns anmärkningsvärt nog inte att Callunas utredning anger (sid. 13) att pilallén är möjlig att bevara på ett säkert sätt genom att ”snarast möjligt planera för ersättning, eventuellt etappvis, samt genomföra beskärningsåtgärder

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Inom projektet planeras för kompensationsåtgärder för naturvärden som går förlorade. Åtgärderna tar i beaktande spridningssambandet för barrskogs- och ädellövsmiljöerna i Årsta. Inför granskning kommer planhandlingarna kompletteras med konkreta förslag på vilka dessa åtgärder är. Även synpunkterna om ekosystemtjänster kommer inför granskning beaktas och planhandlingarna kommer kompletteras med utökad beskrivning av vilken roll ekosystemtjänster har i stadsmiljön. Förslag till kompensationsåtgärder för pilallén finns framtagna av Calluna och kommer att inarbetas i projektet.*

#### **Gator och trafik**

##### **Biltrafik**

Bosse Ringholm

Undrar om staden har undersökt att gräva ned sträckan korsningen Sockenvägen/Huddingevägen till tunnelmynningen till Södra länken. Det skulle undvika bullerspridning ut på Årstafältet. I ert förslag är nya bostadshus bullerskydd.

##### Trafikverket

Planförslaget berör väg 75, Södra Länken, och väg 226, Huddingevägen, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen (och kan även innefatta framtida utbyggnadsbehov). Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden. Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Skälen är att bevara möjligheten att utveckla anläggningen, att nå normer och riktvärden för miljöstörningar, att upprätthålla en god trafiksäkerhet och att skapa goda vägmiljöer. Planområdet ligger ca 10 meter från Huddingevägens körbanekant, med bebyggelsefritt avstånd på ca 25

meter. Staden behöver i planhandlingarna tydligare redovisa hur de planerade lokalgatorna längs Huddingevägen kan byggas utan intrång i vägområdet för väg 226 och väg 75.

Delar av tunnelsystemet för Södra Länken är byggda med betongtunnlar, främst tunnel-delarna närmast mynningarna. Tunnelmynningen mot Huddingevägen är en sådan del. Staden planerar för att bygga gator och trafikplats ovanpå dessa tunnlar, något de inte är utformade för. Staden behöver till granskningsskedet visa på hur de planerade lokalgatorna ovanpå Södra Länkens tunnelsystem kan byggas utan att påverka funktionen eller riskera intrång i vägens skyddszon. Intrång i vägens skyddszon måste godkännas av Trafikverket. Staden måste också redovisa att de gator som planeras ovanpå tunnelarna kan byggas genom t.ex. lastberäkningar.

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

#### Länsstyrelsen

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

Trafikkontoret

Gatunätet på Årstafältet är uppbyggt av huvudgator med tillhörande lokalgator. Huvudgatorna bildar en ring kring fältet som sträcker sig genom stadsdelen från Johanneshovsvägen i nordost, förbi torget och sedan vidare förbi Östbergahöjden i söder för att avslutningsvis nå Huddingevägen i sydost. Kontoret ser positivt på att det nya gång- och cykelnätverk som planeras i området. Framkomligheten för cyklister förbättras genom att lokala cykelstråk kopplas samman med pendlingsstråken mot Gullmarsplan, Årstabron och Älvsjö. Kontoret ser även positivt på att kollektivtrafiknätet föreslås utökas. Längs huvudgatan, enligt planbeskrivningen, möjliggörs för förbättrad busstrafik till Årstaberg, Liljeholmen och Gullmarsplan.

Huvudgata (GATA 1) löper genom hela Årstafältet med den övergripande utformningen och dubbla trädreder. Huvudgatan blir planområdets bredaste gata, 24 meter, vilket enligt planbeskrivningen ska medge god framkomlighet för alla trafikslag. Trafikkontoret anser att sektionen är för smal för att inrymma alla de funktioner som föreslås. Körbanan anges vara 6,7 meter bred, d.v.s. ett körfält i vardera riktningen om 3,35 meter. Enligt Gata Stockholm ska en huvudgata med kollektivtrafik ha minst 3,5 meter breda körfält – detta blir såklart extra viktigt då huvudgatan planeras med angöring i båda riktningarna. Det anges även angöringszoner med 2 meters bredd, vilket är smalare än det utrymme leveranser och liknande fordon kräver. Körfältsbredder under standardkrav tillsammans med dubbelsidig angöring, också de under standardkrav för huvudgata, kan komma att påverka framkomligheten för kollektivtrafiken på ett negativt sätt. Kontoret menar att den rörliga trafiken längs huvudgatan ska prioriteras. Detta gäller även för gång- och cykelbanorna. Trafikkontoret anser därmed att sektionen för huvudgata bör ses över för att bättre möta de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm.

Planbeskrivningen för denna detaljplan är densamma som för angränsande detaljplan. Det kan vara Ok då detaljplanerna i många delar är varandra lik. Men det är viktigt att planbeskrivningen ändå uppdateras i de aspekter där det finns skillnader. En sådan brist är att det saknas en sektion i beskrivningen över GATA 2. Lokalgatan i denna detaljplan innehåller ett mycket viktigt cykelpendlingsstråk vilket inte illustreras i någon sektion i planbeskrivningen. Ett cykelpendlingsstråk ska minst vara 3,25 meter brett vid dubbelriktad trafik, utan avsteg. Detta ska uppdateras i planbeskrivningen.

Parkbryggan ska löpa genom flera etapper och har en övergripande utformning som är gemensam för hela Årstafältet. Ytan ska enligt planbeskrivningen gestaltas som ett viktigt promenadstråk med

många sittplatser. Gångfartsområden är enligt trafikkontoret en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning. Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet vid lokalgatans vändplats är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på det tilltänkta gångfartsområdet.

Kontoret anser att avsnittet kring Idrottshallen, kopplat till trafiksituationen, behöver tydliggöras väsentligt. Likaså för det planerade LSS-boendet längs Skolgatan. Kontoret ser stora potentiella konflikter med placeringen av idrottshallen m.h.t leveranser och angöring. Trafikeringen ska inte bidra negativt till gångfartsområdets trygghet och säkerhet. Parkering och leveranser ska lösas på kvartersmarken.

#### Miljöförvaltningen

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

#### Gång- och cykeltrafik

##### Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Planförslaget omfattar flera goda gångstråk och kopplingar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar. Kontoret saknar en illustrerad sektion över gångbanan som är tänkt att löpa mellan skolgården och kvarter L. Enligt Gata Stockholm ska en gångbana längs huvudgata utföras med minsta breddmått 3,5 m. Ett sådant mått kan vara svårt att uppnå men ger en fingervisning kring vilket breddmått som bör eftersträvas.



De nya cykelbanorna i området kommer skapa ett attraktivt och gent cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt. Det är dock viktigt, som tidigare påpekat, att cykelpendlingsstråket följer de riktlinjer som fastslagits i Gata Stockholm. Som tidigare påtalat vill kontoret se en sektion på cykelpendlingsstråket genom den aktuella detaljplanen.

### Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen Region Stockholm

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

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

### Tillgänglighet

Trafikkontoret

Kontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla. Vid gator som lutar mer än 1:20 ska nivåskillnaderna vid entréerna tas upp på kvartersmark.

## Parkering

### Hyresgästföreningen

Hur många el-laddningsuttag kommer att finnas i garagen?

### Trafikkontoret

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

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

Cykelparkeringstalet för boende ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket kontoret anser vara rimligt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade. Gällande de cirka 270 cykelparkeringsplatserna som planeras till skolan anger planbeskrivningen att samtliga ska placeras på allmän gata, se sidan 34-35 i planbeskrivningen. Skälet anges vara platseffektivitet. Trafikkontoret ställer sig kritiska till den här till synes förenklade lösningen att placera alla cykelparkeringsplatser utanför kvartersmark. Enligt stadens riktlinjer ska all cykelparkering inom nyexploateringar placeras på kvartersmark. Kontoret ser ingen anledning att frånga detta inom denna detaljplan. Lokalgatorna omkring skolan är enligt förslaget redan väldigt tajta sett till vilka funktioner gaturummet ska upprätthålla.

## Luffart

### Luffartsverket

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

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Frågan om en eventuell nedgrävning av korsningen*

*Sockenvägen/Huddingevägen till tunnelmyrningen till Södra länken behöver hanteras i ett större sammanhang och kommer inte att hanteras inom detaljplaneprocessen för etapp 4b.*

*Inför granskningskedet kommer staden säkerställa och visa på att en utbyggnad av etapp 4b inte påverkar tunnelsystemet till Södra Länken eller riksintresset för kommunikationer. Lastberäkningar för gator ovanpå tunnlar kommer att genomföras. Avståndet mellan Huddingevägens ytterkant och planområdets gräns är som närmast 15 meter, med en bebyggelsefri zon på 25 meter.*

*Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den zonen är tillräcklig bred för att möjliggöra för underhåll av Huddingevägen.*

*Planområdets närhet till Trafikverkets skyddszon samt eventuella intrång i skydds-zonen kommer att stämmas av med Trafikverket.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer även utreda ifall de föreslagna regleringarna om lägsta nivå för dränerande ingrepp, högsta tillåtna laster på tunnelkonstruktionen samt krav på rotskydd för trädplanteringar kan bli aktuellt att inför i plankartan.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer att ta fram en sektion över GATA2 samt en sektion över gångbanan som är täkt att löpa mellan skolgården och kvarter L till granskningshandlingen.*

*Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets uppfattning att bredd 3,25 m bör eftersträvas för cykelpendlingsstråk. Tillgängligt gatuutrymme har gjort att för Årstafältet har en avvägning gjorts att det är 3,0 m som är ok för cykelpendlingsstråket. Närmare beskrivning av avväganden och ställningstaganden som gjorts framgår av PM Allmän Platsmark. Hur tillgängligt utrymme fördelas är en avvägning mellan olika intressen. Fördelning av tillgängligt gatuutrymme har tidigare behövt ses över där det har varit nödvändigt med mer yta för gång- och cykel. Det har inneburit att körutrymme för motoriserande trafiken behövt minskas något i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi.*

*Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att gatusektionen för huvudgatan och cykelpendlingsstråket har lämpliga mått i sina respektive delar men diskuterar gärna eventuella justeringar i den av Trafikkontoret efterfrågade dialogen. Stadsbyggnadskontoret diskuterar även vid de tillfällena gångfartsgatans utformning samt trafiksäkerheten vid vändplatserna.*

*Inför granskning kommer skolans utformning att omarbetas. I och med den nya utformningen kommer idrottshallen att inrymmas i skolbyggnaden, vilket innebär att den föreslagna idrottshallen kommer att utgå från planen. Planhandlingarna kommer förtydligas med en beskrivning hur varuleveranser är tänkta att ske till LSS-*

*boendet samt för F-9 skolan. Stadsbyggnadskontoret delar Miljöförvaltningens synpunkter om behovet av fördjupad förståelse för bullerproblematiken från huvudgatan samt risken för att Årstafältets nya gatustruktur blir en attraktiv förbindelse för stora mängder genomfartstrafik och tar med sig frågorna i fortsatta processen inför granskning. Inför granskningen kommer planhandlingarna och medföljande utredningar uppdateras med det senaste underlaget. Den föreslagna tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö är tänkt att avlasta tvärbanan och erbjuda kollektivtrafik för de boende på Årstafältet och i intilliggande stadsdelar. Även busstrafik genom den nya stadsdelen kommer att komplettera det resande som idag sker med tvärbanan.*

*Trafikförvaltningen Region Stockholm efterfrågar att anpassning sker till den busstrafik som är tänkt att trafikera huvudgatan vilket kommer att beaktas i den fortsatta planläggningen och efterföljande projektering. Trafikförvaltningen efterfrågar även att få delta i det fortsatta planeringsarbetet vilket Stadsbyggnadskontoret välkomnar. Fortsatt dialog sker även med Trafikförvaltningen om hur utbyggnaden av tunnelbanan kan komma att påverka denna specifika detaljplan. Laddningsuttag för fordon regleras inte i plankartan men inom planområdet finns möjligheter både inom kvartersmark samt på allmän plats att iordningställa platser för fordon att laddas. Parkering för kvarter F hanteras inom detaljplaneprocessen för etapp 4b. I det program som togs fram för Årstafältet får besöksparkering upplåtas längs med gatorna. Därför räknas inte besöksparkeringen upp för parkeringen inom kvarteren. Även parkeringsplatser för rörelseförhindrade får anordnas på gatumark där det ses som lämpligt. Kvarteren inom detaljplaneområdet klarar av att lösa angöringen för rörelseförhindrade inom 10 meter från entréer. Tillgänglig parkering löses i garage. Den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata regleras inte i plankartan men är föremål för kommande projektering och genomförande inom projektet. Skolans cykelparkering placeras på kvartersmark. Stadsbyggnadskontoret föreslår därför att även cykelparkeringen avhandlas i de kommande dialogerna med Trafikkontoret.*

## **Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning, spillvatten**

#### **Stockholm Vatten och avfall (SVOA)**

För planen har stora förändringar skett kring höjdsättning och struktur jämfört med det systemhandlingsarbete som utförts 2013. Systemhandlingen har legat till grund för utbyggnaden av ledningar i etapp 1 (E01) som är under produktion. I E01 byggs de stora

systemen över hela Årstafältet vilket varit nödvändigt för att upprätthålla VA-försörjningen för ett område mycket större än Årstafältet. Utbyggnaden av ledningar i E01 innebär att de stora systemen är låsta liksom framtida anslutningspunkter. Byggda ledningar i E01 samt vissa i systemhandlingen framtida planerade ledningar utgör därför en förutsättning för planering av gator och bebyggelse. I vårt svar finns därför behov av ändringar av gränser för markanvändning samt behov av u-områden. Inom området finns en stor mängd befintliga ledningar. SVOA har skickat en bilaga där det framgår vilka ledningar som utgår och ersätts med nya. Då marknivåer och struktur förändrats har Stockholm Vatten och Avfall översiktligt ritat om ledningsnätet med huvuddragen. Ytterligare ledningar och justeringar kan behövas vid framtida projektering liksom ny hydraulisk modellering, arbete som normalt utförs i systemhandlingskedje.

Inom området (i gata 2) kommer en relativt djup dagvattenledning behöva anläggas som ersätter befintlig ledning inom blivande kvartersmark längs Huddingevägen. Ledningen avvattnar östra delen av Sandfjärdsgatan samt den planerade cirkulationsplatsen Sandfjärdsgatan/Johanneshovsvägen/Älvkällevägen. Ledningen hamnar i närhet av Södra Länkens betongtunnlar. Ledningen kommer troligen behöva en permanent spont för åtkomst.

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

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

Vattenanslutning kan beredas genom planerade spillvattenledningar i allmän mark samt som s.k. första skarv servis inom kvartersmark.

Anslutning kan beredas genom planerade spillvattenledningar i allmän mark samt som s.k. första skarv servis inom kvartersmark.

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

Befintliga ledningar skall vara i drift tills nya kan tas i bruk. Byggherrar bör kontakta Stockholm Vatten och Avfall för vidare hantering av VA-frågor som mätning av vatten, förbigång brandvatten, förbindelsepunkt, behov av fettavskiljning mm. Befintliga ledningar över skolfastigheten behöver ett u-område om 8m samt att marken i dess närhet är fri från byggnader, träd, fast utrustning etc. På plankartan är idag ett u-område på 7 m utritat. Begränsning av markens utnyttjande skall ändras till ”prickad” mark, komplementbyggnader tillåts ej inom u-område. Marken skall även ”prickas” i en zon 1 m från u-området på båda sidorna. Detta gör att gränsen för skolbyggnaden måste skjutas åt väst. Detta har tidigare framförts på möten i februari.

Marken ovan ledningsstråket i u-området över skolfastigheten behöver höjdbestämmas. Det är viktigt att de befintliga ledningarna har en minsta täckning. Befintlig marknivå enligt E01 får ej sänkas. Inom skolfastigheten behövs ytterligare u-områden om 8 m på två platser där ledningar/serviser skall ansluta till det befintliga genomgående stråket.

I gata 3 har marken höjts 0,8 m jämfört med systemhandling. De stora avloppsledningar som byggts i etapp 1 har en grundläggning med KC-pelare (till viss del svävande) som är dimensionerad för en lägre markyta. Marknivåerna måste sänkas till marknivå enl. systemhandling d.v.s. 0,8 m lägre än på plankarta. Allmänt ska framtida planering och projektering ta hänsyn till ledningar utförda i entreprenad E01, åtkomst av ledningarna kräver på många ställen spont och stora utrymmen. Inom dessa områden skall ej utrustning, murar träd etc. placeras.

Inom området för planerad idrottshall har Telia en anläggning. Kontakt bör tas med Telia som saknas i sändlistan.

## Dagvatten

### Trafikverket

Planerad exploatering befinner sig inom Södra länkens kontrollområde för grundvattenpåverkan. Årstafältet består i huvudsak av mäktiga lerlager underlagrade av vattenförande friktionsjord på berg. Friktionsjorden består till stor del av morän med måttlig vattenförande förmåga och lokalt ingår sorterat material med hög vattenförande förmåga. Årstafältets grundvattenmagasin är påverkat av tidigare anläggningsverksamheter. Olika former av dräneringar och åtgärder som minskat grundvattenbildningen har medfört att nästan inget grundvattenflöde sker från dalgångens jordlager och att området därmed är mycket känsligt för ytterligare bortledning av grundvatten. Marksättningar pågår t.ex. sedan länge i området längs Sandfjärdsgatan. Grundvattensänkningar ska i princip undvikas och ska beaktas i detaljprojekteringen. Samråd kring detta måste

fortsätta under hela projektet och Trafikverket vidhåller krav på att få ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder. Ett avtal måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas rörande ett bevaknings-uppdrag. Trafikverket vill även lyfta att verket har ett åtagande enligt vattendom för Södra Länken. Trafikverket följer upp grundvattensituationen och rapporterar till länsstyrelsen. Här vill Trafikverket att det säkerställs att verket kan uppfylla kraven enligt domen under och efter byggarbetet.

#### Stockholm vatten och avlopp (SVOA)

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

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

SVOA projekterar för närvarande nytt ledningsnät i området, men den helhetsbild man skulle få genom att flöden och

fördröjningsbehov enligt checklistan beräknas i en dagvattenutredning saknas i underlaget till detta samråd. Här följer ytterligare några kommentarer gällande Dagvattenutredning till detaljplan:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Energiförsörjning

### Ellevio

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter. För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio lokalnät en ny fristående nätstation



i planområdets nordvästra del vid gata. Stöd för områdets lokala elnät och planens elförsörjning ges även genom ny inhyrd nätstation i etapp 4A samt fristående nätstation med läge i Årstafältets park intill planområdena. Dimensionering förutsätter att nya byggnader i området ansluts till fjärrvärme. Planbestämmelse E i plankarta bör förtydligas med ”Teknisk anläggning elnätstation”. ”Funktioner nätstationer” för ytterligare information om de funktionskrav som behöver tillgodoses för nätstationen.

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

#### Hyresgästföreningen

Enligt övergripande mål i stadens miljöprogram poängteras att en hållbar energianvändning skall vara högst 55 kWh/m<sup>2</sup> per år med siktet inställt på ett mål om högst 45 kWh/m<sup>2</sup> per år. Kravet på energiförsörjning omfattar uppvärmning, tappvarmvatten och fastighetsenergi. Har ni tagit hänsyn till ovensagda i en kravspecifikation?

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

#### Avfallshantering

##### Trafikkontoret

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

##### Hyresgästföreningen

Återvinningsrum/miljörum - Tänk på att dessa rum/rummen skall ha fläktstyrda till- och frånluft.

##### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Dialogen med Trafikverket kommer att fortskrida kontinuerligt under projektets genomförande för att säkerställa att grundvattensänkningar undviks. Inför granskningen kommer även planhandlingarna förtydligas med beskrivning av hur skötsel och*

*drift av dammen är tänkt att fördelas inom stadens förvaltningar och bolag. Inför granskningen kommer Stadsbyggnadskontoret och projektet att bjuda in SVOA till fortsatt dialog om hur dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdet och projektet beskrivs på ett lämpligt sätt. SVOAs övriga synpunkter på det underlag som saknas kopplat till dagvattenutredningen beaktas i den fortsatta planläggningen inför granskning och är föremål för ytterligare justeringar. Inför granskningen kommer plankartan att uppdateras enligt SVOAs önskemål om u-område på 8 m samt prickad mar i en zon 1 meter från u-området på båda sidorna. Frågan om höjdbestämmning av marken ovan ledningsstråket studeras vidare inför granskning. Stadsbyggnadskontoret kommer att se över hur frågan om sänkning av gatan hanteras och vad konsekvenserna blir vid en eventuell sänkning av gatunivån. Stadsbyggnadskontoret har tagit kontakt med Telia angående deras anläggning som ligger på den planerade skoltomten. Till granskningsskedet kommer utredningarna som rör dagvatten, skyfall samt MKN att ses över. Staden kommer att utreda översvämningsfrågan vidare i det fortsatta planarbetet. Inför granskningen beaktas Ellevios synpunkt om tydligare planbestämmelse för teknisk anläggning och det bilagda dokumentet med funktionsbeskrivningar. Ellevio bjuds även in till ledningssamordning och kontaktas för fortsatta diskussioner om hur genomförandet av etapp 4b kan samordnas med utbyggnaden av deras anläggningar. Energianvändning regleras inte i plankartan men byggaktörerna omfattas av riktlinjer som de under utbyggnaden förhåller sig till. Var kvarterens miljörum föreslås placeras regleras inte i plankartan. Lämplig till- och frånluft regleras i annan lagstiftning och prövas i bygglov.*

## **Hälsa och säkerhet**

### **Geoteknik**

#### Länsstyrelsen

Planområdet består enligt planbeskrivningen av huvudsakligen mäktiga lerlager. Vi anser att risker kopplat till geoteknik för aktuell detaljplan inte är tillräckligt redovisade i planhandlingarna. I planbeskrivningen framhålls att byggnader grundläggs generellt med pålar som nedförs till morän eller berg. För aktuell detaljplan har en geoteknisk utredning tagits fram för kvarter K och L (WSP 2020-03-27). Vi saknar en motsvarande redovisning för kvarteret för skolbyggnad och idrottshall. Kommunen behöver komplettera planhandlingarna med en mer detaljerad beskrivning över vilka delar av planområdet som behöver grundförstärkas och motiven till detta. Se planbeskrivningen, granskning, för etapp 3 som exempel på sådan beskrivning. Nödvändiga förstärkningsåtgärder för att

undvika risker kopplat till geoteknik bör regleras i plankartan, alternativt redovisas så pass tydligt i planbeskrivningen, så att dessa kan följas upp i bygglovsskedet. De geotekniska riskerna ska bedömas utifrån ett förändrat blötare och varmare klimat.

### Farligt gods

#### Länsstyrelsen

Planområdet ligger i anslutning till Huddingevägen som är sekundär transportled för farligt gods. Detaljplanen möjliggör bostäder och centrum som närmast 25 meter samt en skola som närmast ca 60 meter från vägen. Länsstyrelsen har tagit del av riskutredningen (Sweco, 2020-03-09) som ska utgöra underlag till plankarta och planbeskrivningen. Länsstyrelsen bedömer att riskutredningen till stora delar täckt upp riskbilden och föreslår rimliga riskreducerande åtgärder inom planområdet. Men det saknas en beskrivning av risken för en farlig godsolycka i vägtunneln och hur den kan påverka bebyggelsen i närheten av tunnelmynningarna. Det går därför inte att ta ställning till om bebyggelsens placering och utformning i tunnelmynningarnas närhet är lämplig eller vad som eventuellt skulle krävas för att den ska bli det.

I övrigt går det inte att av planbeskrivningen utläsa hur slutsatserna i riskutredningen har påverkat planens utformning, såsom bebyggelsens placering och utformning. Det går följaktligen inte heller att utläsa med vilka motiv kommunen valt/valt bort förslag till riskreducerande åtgärder. I riskutredningen rekommenderas riskreducerande åtgärder för mer känslig verksamhet i Huddingevägens närhet, som tex skolan och idrottsanläggningen. Riskutredningen behöver sammantaget kompletteras enligt ovan. Detaljplanen medger att byggnader förses med balkonger ut mot Huddingevägen. Riskutredningen behöver därför även kompletteras med en analys för att se om det är en lämplig lösning, eftersom människor där kommer vara helt oskyddade i händelse av en farlig godsolycka. Slutsatser och förslag till riskreducerande åtgärder behöver följas upp i planbeskrivningen och vid behov säkerställas genom planbestämmelser på plankartan.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*En geoteknikutredning kommer att tas fram för skoltomten till granskningen. Stadsbyggnadskontoret kommer i fortsatt planläggning inför granskning beakta Länsstyrelsens önskemål om en mer detaljerad beskrivning av planområdet över vilka delar av planområdet som behöver grundförstärkas, hur detta ska göras och motiven till detta. Även nödvändiga förstärkningsåtgärder kommer vara föremål för beskrivning eller reglering i planhandlingarna. Riskutredningen kommer att kompletteras till granskningen.*

*Slutsatser och förslag till riskreducerande åtgärder kommer följas upp i planbeskrivningen och vid behov säkerställas genom planbestämmelser på plankartan.*

## **Miljö- och klimataspekter**

### **Luftkvalitet**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

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

### **Länsstyrelsen**

Enligt luftkvalitetsutredningen (Sweco 2017-04-28) kommer miljökvalitetsnormerna, MKN för kvävedioxid och partiklar överskridas vid Södra länkens tunnelmynning, men avtar sedan mot planområdet. Det visar att normerna eventuellt kommer följas vid planområdet. I utredningen har de planerade byggnadskropparna inte tagits med i beräkningen för planförslaget. Planerad bebyggelse kan göra att den dåliga luften uppehålls i gaturummet vid Huddingevägen. Därför är det bra om en beräkning görs för utbyggnadsförslaget. De bullerplank som möjliggörs invid Huddingevägen kan också vara relevant att ha med i utredningen, för att se om planket försämrar spridningen och/eller utspädningen av luftföroreningarna inom någon del av planområdet.

### **Buller**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

MHN är positiv till planförslaget som i huvudsak hanterar de synpunkter som miljöförvaltningen framförde i sitt underlag för miljöbedömning. MHN saknar dock en tydlig redovisning i planhandlingarna för frågor om ljudmiljö och luftkvalitet. MHN

anser att delar av planförslagets bullerredovisning bör förtydligas i den fortsatta planeringen gällande att riktvärden för vägtrafikbuller och stadens bullervägledning kan följas. Det gäller i första hand punkthuset om 14 våningar som benämns L1 i rapporten och som är exponerat för höga bullernivåer från vägtrafik på Huddingevägen. Bullerutredningen för skolområdet redovisar lösningar med bullerskärmar för att uppnå en god ljudmiljö. Nämnden anser att bullerskärmar höjd bör anges på plankartan.

#### Utbildningsförvaltningen

Skolans placering intill de vägar som av trafikbullerutredningen pekats ut som stora bullerkällor kan bli problematisk.

Utbildningsförvaltningen önskade en annan placering av skolan under programskedet då barn är särskilt känsliga för buller (Naturvårdsverket 2020). I och med lokaliseringen är förvaltningen därför mån om att bullernivåer följs upp framöver för att inte riskera att godkända bullernivåer överträds.

#### Länsstyrelsen

Planområdet utsätts för höga bullernivåer vid framför allt fasaderna längs med Huddingevägen, där bullernivåerna uppgår till 65- 70 dBA ekvivalent ljudnivå. Bullersituationen och bullerskyddsåtgärder beskrivs utförligt i bullerutredningen. Slutsatserna från utredningen behöver dock följas upp i planhandlingarna. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder behöver säkerställas på plankartan.

Majoriteten av lägenheterna som planeras inom kvarter K kommer att vara genomgående. I bullerutredningen för Kvarter K och L (Sweco 2020-04-03) framkommer det att vissa lägenheter i byggnad K2 behöver tekniska lösningar i form av delvis inglasade balkonger, för att klara bullerdämpad sida för minst ett fönster. Detta eftersom kommunen valt att göra större lägenheter i de lägen där ekvivalent ljudnivå överskrider 65 dBA. Eftersom det rör sig om ett fåtal lägenheter bedömer vi utifrån tillgängligt underlag att lösningen är acceptabel. En slutgiltig bedömning kan dock först göras när vi får se en redovisning av de bullernivåer som blir mot det bullerdämpande fönstret och nivåer på den tysta/bullerdämpande fasaden, eftersom denna, enligt trafikbullerförordningen ska vara högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Denna information saknas i bullerutredningen och planhandlingarna. Om tekniska åtgärder krävs, så behöver detta även regleras i plankartan.

I kvarterets södra del planeras ett 14 våningar högt punkthus som utsätts för höga bullernivåer på flera fasader. I bullerutredningen för Kvarter K och L (Sweco 2020-04-03) framkommer det att tekniska

lösningar behöver vidtas längs med hela den södra fasaden för att klara bullernivåerna. Vi anser att det inte är lämpligt att placera ett punkthus i ett så pass bullerutsatt område, där en hel fasad kräver tekniska lösningar för att klara bullerriktvärdena. Blir den ekvivalenta ljudnivån över 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad behöver en bullerdämpad sida tillskapas där nivåerna inte överskrider 55 dBA. Inför granskningen behöver utformning och placering av byggnaden ses över, för att säkerställa att en god boendemiljö kan upprättas på platsen.

I och med att planområdet är så pass bullerutsatt behöver plankartan säkerställa genomgående och/eller små lägenheter samt tekniska bullerskyddsåtgärder där det är behövligt för att klara bullernivåerna.

Lägenheterna som orienteras mot Huddingevägen planeras att bli genomgående där den bullerdämpande sidan blir mot en loftgång. Att ha öppningsbara fönster mot en loftgång kan upplevas som otryggt, eftersom andra boende har tillgång till loftgången. Det kan även finnas svårigheter ur brandskyddssynpunkt. Inför granskningen behöver kommunen visa att en sådan lösning är lämplig och genomförbar och med fördel stämma av förslaget med räddningstjänsten och trygghetsansvariga i kommunen.

Inom kvarter L planeras små lägenheter med en bullerdämpad sida mot en loftgång. I figur tolv i bullerutredningen för Kvarter K och L ser det ut som att vissa lägenheter får en bullerdämpad sida ut mot loftgången och därefter direkt in i en fasad. Detta skapar mörkare partier för vissa lägenheter och på så vis även en viss otrygghet utöver tidigare nämnda otrygghet. Eftersom området är utsatt för höga ljudnivåer är det viktigt att skapa bra förutsättningar för en god boendemiljö på den bullerdämpade sidan. Inför granskningen bör kommunen se över kvartersstrukturen för att skapa bättre förutsättningar för samtliga lägenheter inom kvarteret. Om nuvarande struktur kvarstår behöver detta motiveras i granskningen.

I bullerutredningen för skolgården presenteras förslag på bullerplank på flera platser. Om dessa är en förutsättning för att skolgården ska klara gällande riktvärden så bör de säkerställas på plankartan. Bullerplankets syfte och funktion behöver framgå av planbeskrivningen.

**Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

En farhåga gäller det områdesbuller som redovisas. Att bullret är problematiskt indikeras av att vissa områden intill skolorna delvis avskärmas i form av långa fasader eller bullerskärmar. Om

bullernivåerna är så höga att bullerplank behöver uppföras borde detta enligt Skönhetsrådet uppfattning vara en signal om att arbeta om förslaget så att ljudnivåerna minskar.

### Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

#### Länsstyrelsen

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

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

#### Länsstyrelsen

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

### Översvämning

#### Länsstyrelsen

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

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

höjdsättning av gator är tillräcklig för att detaljplanen ska fungera självständigt innan ett färdigställande av dammen. I plankartan regleras höjdsättning av gator för att säkra avrinning mot dammen. Om detta är tillräckligt för att säkra framkomlighet för utryckningsfordon samt förebygga skador på byggnader behöver det förtydligas i granskningshandlingarna. Till granskningskedet ska det även tydligt framgå om en lägsta golvnivå och/eller vattentäta konstruktioner behöver regleras för någon del av kvartersmarken i plankartan, så som gjorts i etapp 4 a. I planbeskrivningen för aktuell plan redovisas att det finns en försämring med vattendjup vid skyfall för befintlig bebyggelse utanför planområdet. Om ett genomförande av detaljplanen innebär påverkan på befintlig bebyggelse behöver det hanteras inom planprocessen.

### Förorenade områden

#### Länsstyrelsen

En övergripande sammanställning av tidigare provtagningar har tagits fram för Årstafältet etapp 4 (WSP 2020-03-03). I denna framgår det att det endast finns två provtagningspunkter inom det aktuella planområdet. I Länsstyrelsens eget underlag har vi inga objekt som indikerar att det finns föroreningar, men vi rekommenderar att det görs provtagningar där det planeras för bostäder och skola. Detta, eftersom vi inte alltid har kännedom om eventuella föroreningar som kan finnas på platsen och det även kan finnas sådana som inte tidigare upptäckts. Markundersökningar och utredningar görs då i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### Hyresgästföreningen

Markteknisk miljöundersökning - Sida 19, andra stycket under rubrik förorenad mark. Vi förutsätter att en markteknisk miljöundersökning utföres i dessa delar ingående i etapp 4B.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Inför granskningen kommer en kompletterande luftkvalitetsutredning att tas fram för att ge en fördjupad bild över hur södra länken påverkar planområdets luftkvalitet. Luftkvalitetsutredningen kommer även att kompletteras med en beräkning för utbyggnadsförslaget. Stadsbyggnadskontoret noterar Miljö- och hälsoskydds nämndens förslag på vad denna utredning bör innehålla och tar det i beaktande i fortsatt planläggning. Inför granskning kommer bullerutredningen att uppdateras. Skolans bullerplank kommer att skrivas in som en planbestämmelse på plankartan. Stadsbyggnadskontoret tar också Länsstyrelsens synpunkter om tydligare beskrivningar av bullersituationen i planbeskrivningen samt bestämmelser plankartan i beaktande och reviderar planhandlingarna inför granskning. I det fortsatta arbetet*



*inför granskning kommer punkthuset att studeras för att se vilka åtgärder som behöver vidtas för att klara bullernivåerna. Kvarterstrukturen för bostadskvarteren kommer att kvarstå, däremot kommer bostäderna att studeras vidare för att skapa en god boende kvalitet. att studera vilka åtgärder som behövs*

*Synpunkten om en uppdatering av den MKB som togs fram under programskedet tas i beaktande och MKBn är föremål för eventuell uppdatering inför granskning eller i andra etapper på Årstafältet där det bedöms lämpligt. I planbeskrivningen görs avvägningar om vilken information som är av vikt att redogöras för att detaljplanen ska beskrivas på ett lämpligt sätt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att Hyresgästföreningens förslag om ett nytt kapitel om ventilations/inomhusklimat är för detaljerad information om planens genomförande. Inför granskning kommer planhandlingarna kompletteras med ett tydliggörande att dagvattendammen ligger i en laga kraftvunnen detaljplan och håller på att byggas ut och alltså är en låst förutsättning som detaljplanen förhåller sig till. Planbeskrivningen kommer även kompletteras med beskrivning hur utryckningsfordon klarar av att ta sig fram under kraftiga skyfall samt att inga befintliga eller tillkommande byggnader riskerar att skadas. Plankartan har en bestämmelse om att "byggnadsdelar under grundvattennivå ska utföras vattentät" för att reglera lägsta golvnivå och/eller vattentäta konstruktioner. Om det finns eller upptäcks förekomster av markföroreningar inom projektområdet kommer denna mark saneras för att säkerställa att området inte är föremål för en hälsorisk. Markteknisk undersökning kommer i olika skeden genomföras under processens gång. Inför samrådet har övergripande marktekniska undersökningar gjorts för att kunna göra en bedömning om marken är lämplig för planens ändamål.*

## **Övriga frågor**

### **Skola**

#### **Utbildningsförvaltningen**

Detaljnivån i denna detaljplan är ovanligt hög för en skolbyggnad, vilket till dags datum har lett till en för utbildningsförvaltningen ovanligt dyr detaljplan. Andra fördyrande omständigheter i detaljplaneskedet beror på tomtens förutsättningar, med vissa försvarande omständigheter som exempelvis en ledningsdragning och tomtens form. Om skolan tilldelats en större tomt, eller fått behålla den tomt i etapp 4a som skolan först tilldelats hade man kunnat göra en mindre detaljerad detaljplan och därmed minskat stadens kostnader i detta tidiga skede.

Behovet av denna skola uppkommer när tillräckligt många barn har flyttat in i Årstafältets bostäder för att fylla upp den första skolan i etapp 3, och det därmed finns behov av fler platser utöver första

skolan. När detta inträffar är mycket beroende på byggtakt av bostäder och på vilka som flyttar in i dessa. Det måste därför säkerställas att skolan går att bygga när behovet uppstår, och inte måste byggas tidigare på grund av annan byggnation i området.

Den planerade friytan uppgår till mindre än 10 kvadratmeter per elev. Detta är en jämförelsevis liten friyta utifrån Boverkets riktlinjer på 30 kvadratmeter per elev för grundskolor, särskilt med tanke på att 50 av skolans elever är grundsärskoleelever. Utbildningsförvaltningen vet av erfarenhet att en friyta på 10 kvadratmeter eller mindre leder till att viktiga funktioner inte kan anläggas och att marken till stora delar behöver vara hårdgjord på grund av ett högt slitage. Andra konsekvenser är att problem med trängsel och hög ljudmiljö kan leda att skolan behöver dela upp elevernas raster utomhus på skolgården vilket leder till en betydande skillnad i elevernas utomhusvistelse. Samtidigt visar forskning på en direkt korrelation mellan barns vistelse på skolgårdar av god kvalitet och hälsofrämjande faktorer så som lek, utevistelse och fysisk aktivitet (Boverket 2015, Folkhälsomyndigheten 2020).

Skolgårdens bristfälliga storlek kan till viss del kompenseras av den intilliggande parken. Det faktum att en gångfartsgata planeras mellan parken och skolan gör dock att parken inte kan nyttjas fullt ut som kompensation för bristen på friyta, särskilt inte för de yngre eleverna. Parken kommer istället mer användas som mål för organiserade utflykter, eftersom personal måste kunna garantera elevernas säkerhet i trafiken. Som framgår av barnkonsekvensanalysen är det av stor vikt att minska barriäreffekten av omgivande vägar och att skapa trygga stråk för barn, med säkra korsningar och låga hastigheter. Detta gäller inte minst de vägar som staden tror kommer användas som skolvägar. Utbildningsförvaltningen önskar att de riktlinjer och rekommendationer som staden satt upp i Plan för säkra skolvägar (Stockholm stad, 2016) efterlevs i största möjliga man. En förutsättning för barns möjlighet att ta ansvar för sin egen transport till och från skolan är säkra skolvägar, detta hjälper barn att utvecklas och ta eget ansvar i trafiksituationer. Säkra skolvägar är därför av yttersta vikt eftersom säkrare skolvägar ger en mindre olycksrisk och en större chans att elever pendlar med cykel till skolan.

#### Hyresgästföreningen

Friyta per förskolebarn saknas! Vi har sett att trenden av friytan minskar kraftigt så att vare sig stadens eller Boverkets rekommendationer uppnås. Komplettera med högre krav och kvalitet på utemiljön för barn i kommande projektskede.

### Sociala aspekter

Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsnämnd

Förvaltningen anser att förslag på detaljplaner bör genomgå en jämställdhetsanalys inom ramen för en socialt värdeskapande analys. En jämställd stadsplanering bör eftersträvas då trygghetsfrågan blir extra viktigt för män och kvinnors möjlighet att känna ägandeskap över offentliga platser.

Förvaltningen anser att planförslaget bör genomgå en integrerad barnkonsekvensanalys enligt stadens riktlinjer. Dels avseende hur planförslaget kan komma att påverka nuvarande vistelseplatser för barn men även hur den nya täta stadsbebyggelsen på Årstafältet kan komma att påverka barns möjlighet till vistelse.

### Länsstyrelsen

Det är positivt att det planeras för en F-9 skola och en idrottshall i området, men det bör tydligare framgå hur planförslaget möter upp det behov som finns i området för detta ändamål.

På flera sätt redovisar den integrerade barnkonsekvensanalysen (Ramböll augusti 2020) förutsättningar, konsekvenser och risker med planförslaget. Det är bra att kommunen sedan lyft in delar av analysen i planförslaget. Vi saknar dock en beskrivning av hur kommunen avser att arbeta vidare med vissa utmaningar samt ställningstagande till vissa av de risker som lyfts. Exempelvis lyfts frågan, såväl i analysen som i planbeskrivningen att flera delar av området kan upplevas som otrygga och att detta är något som behöver arbetas vidare med inför granskning. Kommunen bör även tydligare ange varför friytan på 9,7 m<sup>2</sup> per skolbarn anses acceptabel, jämfört mot Boverkets rekommendation på 30 m<sup>2</sup>. Förutom barnperspektivet saknar vi en beskrivning hur hänsyn tas till andra särskilda grupper i planförslaget, exempelvis studenter, ungdomar, äldre och funktionsnedsatta. Kommunen kan i övrigt beskriva hur tillkommande bostadsutbud stämmer överens med kommunens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning, till exempel upplåtelseformer och bostadsstorlekar.

### Service

Årsta-Johanneshovs socialdemokratiska förening

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

### Stadslivsanalys och kvalitetsprogram

Miljöförvaltningen

Årstafältets stadsliv, bl.a. för den planerade bebyggelsestrukturen och de offentliga rummen i etapp 4a och 4b. Analysen utreder samspelet mellan de olika kvarteren och mellan kvartersmark och offentlig mark. MHN anser att beskrivningarna av kvalitéer i den nya stadsdelen är positiva samtidigt som de bör omfatta vilka ekosystemtjänster som skapas. Ett exempel är stadsgrönka där de rekreativa och estetiska värdena bör tillföras en beskrivning över de stödjande och reglerande ekosystemtjänster som grönskan innebär. Att tillföra grönska i bebyggelsen har bl.a. betydelse för att hantera pågående och kommande klimatförändringar.

Kommunala lantmäterimyndigheten Stockholm

- Det framgår inte i plankartans legend att användning C2 är en centrumanvändning. ”Lokaler” känns som en bredare användning? Synpunkten gäller även sidan 44 i planbeskrivningen.
- Sid 45 i planbeskrivningen. Formuleringen rörande 3d-fastighetsbildning kan förslagsvis ändras till något i stil med: ”Bestämmelsen möjliggör att användningen avstyckas som 3D-fastighet.”
- Sidan 69. Vanligtvis genomförs u-område som ledningsrätt, inte som servitut. Gissningsvis kan ”Servitut bedöms behöva inrättas för planens genomförande då servitut för tillgång vid ledningsomläggningar avses bildas för u-område.” strykas under rubriken Servitut. Förslagsvis kan istället texten ”Reservatet för allmännyttiga ledningar (u-område) möjliggör att ny ledningsrätt upplåts.” läggas under rubriken Ledningsrätt. I övrigt ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Tomtstorlekarna för kvarteren bestämdes i ett tidigt skede och det är inte aktuellt att ändra tomtstorleken inför granskning. Detaljplanen kommer inte att styra när skolan ska byggas. Gångfartsgatan mellan skolan och parken kommer fortsatt att finnas kvar då den behövs för angöring till bostäderna samt att skapa parkbryggan mellan bostäderna och parken. Hur skolans utemiljö kommer gestaltas är inte en planfråga, utan bestäms i ett senare skede. När det kommer till möteslokaler så möjliggör plankartan lokaler i alla bottenvåningar inom detaljplanen. Inom ramen för den användningen finns möjligheter till möteslokaler av olika slag. Även skolan i området kommer kunna nyttjas för möteslokaler när skolans verksamhet inte är aktiv under kvällstid. Stadsbyggnadskontoret kommer att arbeta aktivt med jämställdhetsaspekten i kommande arbete när utformning, funktionen och innehållet av de offentliga platserna definieras och bestäms.*

*Inför granskningen kommer planhandlingarna kompletteras för att på ett tydligare sätt beskriva hur projektet jobbar med trygghetsaspekten i området. Även synpunkten om ett utökat resonemang om friytan på förskolegården kommer att beaktas i den*

*fortsatta planläggningen och redogörs för i planbeskrivningen. En integrerad barnkonsekvensanalys har tagits fram för detaljplanen enligt stadens riktlinjer. Konsekvensanalysen kommer att lyftas upp i planhandlingarna till granskningen. Hur projektet som helhet tar hänsyn till särskilda grupper i samhället kommer också att belysas i planhandlingarna. Stadsbyggnadskontoret delar dock inte Länsstyrelsen bedömning att staden inte redogör för hur planförslaget stämmer överens med stadens bostadsbehov och riktlinjer för bostadsförsörjning. Planförslaget innehåller en variation av olika typer av upplåtelseformer och storlekar på lägenheter som överensstämmer med de riktlinjer och projektmål som redovisas för i planhandlingarna. Till granskning kommer planbeskrivningen och plankartan att uppdateras enligt Kommunala lantmäterimyndighetens synpunkter.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på en utveckling i enlighet med planförslaget. Planförslaget innebär en förändring av området och omvandlingen sker utifrån platsens förutsättningar och karaktär och i enlighet med planprogrammet för Årstafältet. Aktuellt förslag utgör en del av en framtida stadsväv som knyter ihop omkringliggande stadsdelar. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostads mål.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget som innebär ett tillskott på ca 680 bostäder och en grundskola F-9 för 900 elever i ett kollektivtrafiknära läge. Planerad bebyggelse möjliggör en trygg och mer levande miljö längs de gator som omgärdar planområdet.

Inkomna synpunkter föranleder viss komplettering och förtydligande av planhandlingarna framförallt vad gäller buller, geoteknik, risk, riksintresse för kommunikationer, luftkvalitet och kulturmiljöfrågor. I planarbetet har allmänna och enskilda intressen vägts mot varandra. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras i den fortsatta planprocessen.

Kontoret ställer sig positivt till den revidering som initieras av SISAB avseende skolan och ser det som positivt att man planerar för en skola som har ekonomiska förutsättningar att genomföras. En reviderad planform har dessutom goda förutsättningar att bli en kvalitet i stadsbygden och uppfylla de mål som satts för just denna byggnad och dess verksamhet.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare. Ytterligare mindre justeringar i gestaltningen av fasader mot Huddingevägen kan bidra till att förfina projektet och dess påverkan på stadsbilden.

Inför granskning behöver skolbyggnadens utformning studeras om. Samrådsförslagets cylindriska form kommer bearbetas till en mer traditionell skolbyggnad i form av en hög kvadratisk byggnad mot huvudgatan ihopbyggd med tre vinklade flyglar. SISAB har efter en översyn av kalkyl/budget kommit fram till att den cylindriska utformningen ej är ekonomiskt genomförbar. Utbildningsnämnden beslutade den 17 december 2020 om finansiering av skolbyggnaden och gav därefter SISAB i uppdrag att gå vidare med den nya utformningen av skolbyggnaden.

Utredningar både på kvartersnivå såsom buller, risk och luftkvalité kommer att kompletteras och på en övergripande nivå som dagvattenutredning, skyfall, MKN, geoteknik, gatans höjdsättning kommer att ses över och kompletteras.

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

Anna Lina Axelsson  
planchef

Renoir Danyar  
stadsplanerare