

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:1 m. fl. Årstafältet etapp 4a i stadsdelarna Årsta, Östberga och Enskedefältet i Stockholm Dp 2017-06550

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	4
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	17
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	18
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	35

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra del av den fjärde bebyggelseetappen på Årstafältet. Planen innehåller ca 1 000 bostäder, en förskola med upp till 16 avdelningar och lokaler för centrumändamål.

Planförslaget skickades ut för granskning 2021-09-29 – 2021-10-26.

Under granskningen har 15 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller skyddsavstånd till fornlämning, buller, förskolans utformning, exploateringsgrad, plankartans bestämmelser, skyfallsåtgärder och gestaltning. Inga sakägare och övriga boende har framfört synpunkter under granskningen.

Kontoret bedömer att synpunkterna har hanterats på ett väl avvägt sätt och att planen kan tas vidare för godkännande.

Stadsbyggnadskontoret

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

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Planbestämmelse T1 under rubrik allmän plats ändras till bestämmelse GENOMFART.
- Planbestämmelse, markreservat g1, tas bort från plankartan och kompletteras med en förtydligande i planbeskrivningen om att rättighet för enskild infart ska tillskapas.
- Planbestämmelse, markreservat g2, kompletteras med ett förtydligande att reservatet syftar till att en underjordisk anläggning ska kunna tillskapas.
- Användningsgräns vid markreservat u ersätts på plankartan med en egenskapsbestämmelse.
- In- och utfartsförbud regleras i plankartan för att möjliggöra infart och utfart till förskolan under genomförandet.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med administrativa justeringar och förtydliganden i enlighet med lantmäteriets förslag på ändringar.
- Benämningen teknisk anläggning ändras till nätstation på plankartan.
- Planbestämmelse som reglerar lägsta balkonghöjd ovanför u-område läggs till i plankartan.
- Planbestämmelse om att utformning av allmän plats intill skyfallsrännan inte får försvåra för vattenflödet läggs till på plankartan.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med förtydliganden om hur utryckningsfordon kan ta sig fram vid kraftiga skyfall.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med förtydliganden om hur tekniska åtgärder krävs hos vissa kvarter för att hantera buller.
- Planbestämmelse införs på plankartan som reglerar att rot-skydd krävs för trädplanteringar ovanpå Södra länken.

Under/efter granskningen har sju behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under granskningen:

- Utfartsförbud tas bort från kvarter Hs norra sida för att möjliggöra infart för räddningstjänst.
- Användningsbestämmelsen för kvarter H ändras i den södra delen av kvarteret till B1 för att möjliggöra för stadsradhus.
- Byggrätten i kvarter Bb justeras så att huset blir något slankare.
- Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av hur varuleveranser är tänkta att ske till de olika verksamheterna inom planområdet.

- Planbeskrivningen kompletteras med siffror på antalet kvadratmeter per gård i relation till bostadskvarterens lägenhetsantal.
- Justering av planområdesgräns vid Älvkällevägen för att bättre samspela med ombyggnaden av gata.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av fjärde etappen på Årstafältet med avsikt att bidra till det övergripande målet att skapa en levande stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet som kopplar samman Årsta och Östberga. Syftet är också att frambringa en varierad stadsdel med riklig variation av våningshöjder, välutformade offentliga miljöer och med en tydlig bebyggelsefront mot parken. Viktiga stråk föreslås få en offentlig karaktär med förhöjda bottenvåningar och många entréer där bebyggelsen i huvudsak placeras i gatuliv för att skapa ett tydligt möte med gatan. Mot de mindre gatorna tillåts vissa öppningar samt många entréer och uteplatser i syfte att göra gatan levande.

Planen gör det möjligt att bygga ca 1 000 bostäder, parker, en förskola och nätstationer för el. Inom bostadskvarteren tillåts både bostäder och centrumändamål där flexibiliteten syftar till att på sikt få en blandad stadsdel med en riklig variation av bostäder och arbetsplatser. Planen utgör Årstafältets entré från öster vilket markeras med en högre byggnad och ett inbjudande torg.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2021-09-29 – 2021-10-26. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån våra ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa avseende buller och översvämningsrisk.

Området är bullerutsatt och Länsstyrelsen vidhåller sina synpunkter från samrådsskedet att kommunen ytterligare behöver bearbeta byggnadernas placering och utformning för att människors hälsa inte ska påverkas negativt. Eftersom riktvärdena i flera delar av området överskrider 60 dB ekvivalent ljudnivå behöver kommunen genom planbestämmelser säkerställa att lägenheter tillskapas med skyddad sida eller att små lägenheter tillskapas där detta krävs. I kvarteret som kallas Bb planeras ett punkthus som utsätts för höga bullernivåer. I bullerutredningen från Tyréns, (rapport 303542-A) redovisas planlösningar för ett typvåningsplan i höghuset. I hörnen planeras större lägenheter. För att dessa lägenheter ska få en bullerdämpad sida krävs två meter djupa balkonger eller att bullerdämpande skärmar monteras som balkongräcke. För hörnlägenheterna i kvarter D och E, som vetter mot huvudgatan, är det också svårt att klara riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) utan tekniska lösningar. Här planeras djupa balkonger och/eller skärmar för att komma ner till ekvivalent ljudnivå 55 dBA på delar av fasaden. Även i kvarter C behövs balkonger och skärmar för att skapa bullerdämpande sidor i anslutning till huvudgatan. Ovan nämnda lösningar i kvarter Bb, C, D och E är att anse som tekniska lösningar för att klara riktvärdena för buller. Sådana åtgärder ska användas ytterst sparsamt. Detta kan ses som ännu viktigare i bullerutsatta områden, eftersom tillgången till ett tystare närområde är begränsat. Omgivningsbullret i området ska i första hand förebyggas genom lämplig placering och utformning av bostadsbyggnaderna. Om tekniska lösningar behövs för enstaka lägenheter, behöver dessa regleras i plankartan och det behöver även framgå i planbeskrivningen vilka lägenheter och hur stor andel av bostäderna detta gäller.

I skyfallsutredningen (SWECO, 2021-09-10) finns åtgärder för att hantera skyfallsproblematiken som inte regleras i plankartan. Det gäller kopplingen mellan gata och dike, där det bland annat nämns att det är viktigt att inte övergången mellan huvudgatan och diket blockeras. För att säkerställa denna funktion som nämns i skyfallsutredningen med en övergång mellan dike och huvudgata ska det beskrivas tydligt i planbeskrivningen och om möjligt regleras i plankartan. Om övergången mellan dike och huvudgata inte fungerar som avsett finns risk att vatten dämmer upp på gatan. Detta kan påverka regleringen b2 som bland annat gäller färdigt golvnivå samt innebära att framkomligheten begränsas. Planhandlingarna behöver därför även kompletteras så att det

framgår att utryckningsfordon kan ta sig fram i området vid kraftiga skyfall.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Miljö- och hälsoskydds nämnden har följande synpunkter på planförslaget:

- Plankartan förses med bestämmelse om att lägenheter utformas som genomgående med hälften av bostadsrummen mot tyst sida eller som smålägenheter < 35 m².
- Bullerskyddsåtgärder genomförs för Landsvägsparken

Miljö- och hälsoskydds nämnden (MHN) anser att nämndens tidigare synpunkt, beträffande luftkvalitet, i detta skede har utretts tillfredställande. Överlag har handlingarna även förtydligats vad det gäller trafikbuller och lägenhetsutformningar. MHN anser dock att det kvarstår vissa frågor kring ljudmiljön som handlingarna bör förtydliga.

För kvarteren (Ca, Cb, D, E, Bb) som angränsar till den Norra huvudgatan uppgår ekvivalent ljudnivå till 60-65 dBA. Detta innebär att lägenheter inte kan planeras fritt utifrån gällande förordning (2015:216). För att uppfylla förordningen måste lägenheterna planeras som genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot tyst sida, alternativt som lägenheter < 35 m². Detta, anser MHN, måste säkerställas på plankartan med planbestämmelse. Vid samråd ansåg MHN att bullerskyddsåtgärder mot trafikbuller från den Norra huvudgatan bör övervägas för detaljplanens Landsvägsparke. Nämnden noterade redan då att ljudnivån kommer att vara hög i Landsvägsparken och att för stora delar av parken bedöms ljudnivåerna överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå och delvis kommer nivåerna att vara över 65 dBA. De beräknade höga ljudnivåerna hämmar vistelsevärdena avsevärt och det är t.ex. tveksamt om förskolor och skolor kan tillgodogöra sig Landsvägsparken som lämplig lekyta. I miljö- och hälsoskydds nämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet påpekade nämnden vikten av en god ljudkvalitet för de parkområden som människor kommer att kunna besöka för bl.a. rekreation. En bedömd lämplig ljudnivå var enligt nämnden cirka 50 dBA i ekvivalentnivå. Naturvårdsverket anser att det i rekreatiomsområden i tätort bör eftersträvas en ekvivalentnivå om 55 dBA för vardagsmedeldygn. I stadens åtgärdsprogram mot buller för år 2019-2023 anges, som långsiktigt mål och som stadens syn på vad som är en god ljudmiljö, 45 dBA som ekvivalentnivå för större rekreatiomsområden.

Hyresgästföreningen Sydost

Se tidigare synpunkter 2.1 – 2.7 Remissyttrande från samrådshandling daterad 2020-10-15. Ny punkt beträffande återvinning av energi i spillvattnet. Ett av de sätten att arbeta hållbart med värdeskapande fastighetsförvaltningar är att återvinna så mycket som möjligt av byggnadens energi. Det gäller även för bostadsfastigheter med avseende på EU:s nya gröna taxonomi. Det finns ett svenskt system (Evertherm.se), där återvinning normalt mer än 90 % av den värmeenergi som lämnar byggnaden i spillvattnet, som kan återanvändas för uppvärmning 10-20 ggr om. Vi emotser svar/synpunkter på punkter 2.1-2.8. I övrigt är planbeskrivningen granskningshandling väl genomarbetad.

Stockholm Vatten och Avfall

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall har följande synpunkter på aktuellt förslag till detaljplan. Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har en prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation, dvs. stationär sopsug, bottentömmande behållare (underjordsbehållare) eller mobil sopsug ska väljas i första hand framför det manuella insamlingssystemet kärhämtning (soprum). SVOA ser därför positivt på att det planeras för en stationär sopsugsanläggning i området. Enligt Boverkets byggregler ska avståndet från entréer till avlämningsplats för flerbostadshus inte överstiga 50 meter för restavfallet. Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett miljörum för fastigheten och vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring kärthantering som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering. Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det i fastigheten möjliggörs för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. För verksamheter med större volymer matavfall som restauranger, storkök, caféer, livsmedelsbutiker och liknande kan matavfallskvarn till slut tank användas för en effektiv hantering. Ytterligare ett system för att omhänderta matavfall via avfallskvarn är att installera en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare, även kallad kombitank. För mer information, se stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering eller kontakta Stockholm Vatten och Avfall. Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid

hämtplatserna. Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

Vatten och Avlopp

Med anledning av Er skrivelse till Stockholm Vatten AB, 2021-09-29, med begäran om yttrande i rubricerat ärende, meddelas härmed att från va-teknisk synpunkt följande kan anföras. Allmänt Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har sedan tidigare tagit del av rubricerat ärende under samråd. Nedan presenteras de synpunkter SVOA har vid detta granskningstillfälle. Dagvattenhantering SVOA har under granskning tagit del av Dagvattenutredning till detaljplan – Årstafältet etapp 4 a och b (Sweco Sverige AB, 2021) och Årstafältet – PM MKN Årstaviken (Sweco Environment AB, 2021), samt PM Dagvatten Äppelknyckaren (kvarter H) (Bjerring, 2021) och Dagvattenutredning Årstafältet, Kvarter I (Geosigma, 2021). De dagvattenutredningar som SVOA har tagit del av är framtagna i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar. SVOA ser positivt på de justeringar och tillägg som har gjorts avseende de synpunkter som lämnades i tidigare samrådsyttrande. SVOA har inte haft möjlighet att studera de framtagna dagvattenutredningar för kvarter A, B, C, D, E, F och G. Detta då dessa inte finns med bland presenterade underlagen vid granskning. Det har därför varit svårt att avgöra utifrån de åtgärdsplaner som presenteras i Bilaga 1 Förslag dagvattenhantering uppfyller det fördröjningsbehov som krävs för att uppnå stadens åtgärdsnivå. SVOA förutsätter att dessa nivåer har beaktats inom vardera kvarter. SVOA har vid tidigare samrådsyttrande begärt ett u-område på 6+6 meter vid kvarter G för den större avloppsledningen som byggs i etapp 1. I tidigare plankarta har en del av byggnadsytan i den västra delen av kvarter G ritats över avloppsledningen. I det tidigare yttrandet begärde SVOA 6 meter från centrum av ledningen till byggnadsgräns, detta för att säkra åtkomst av ledning via spont. Måttet har, förutom i remissvar, tidigare kommunicerat med SBK. I den plankarta som nu är ute på granskning har byggnadsytan justerats, dock inte med de 6 meter som SVOA efterfrågat utan med 4,4 meter. Denna justering är inte tillräcklig och SVOA begär att byggnadsgränsen flyttas ytterligare 1,6 meter så att tidigare yttrande på 6 meter uppfylls. Se Bilaga 1. Detta är viktigt både för att säkerställa utrymme för att slå spont med även så att sponten kan slås med hanterbara risker för tredje man. I plankartan har begränsningar införts i

schaktdjup/grundläggning för delar av trafikplatsen. SVOA planerar i nuläget inga nya ledningar i området med dagvattenledningar för avvattnings av gata kommer troligen behövas. I området finns befintliga huvudvattenledningar med okänd grundläggning. Dessa lades om när Södra länken byggdes. Det finns även ett VA stråk med distributionsledningar som försörjer Mejeristen 1 och korsar Älvkällevägen. De nu införda begränsningarna innebär svårigheter att anlägga nya ledningar på grund av begränsning i schaktdjup. Därför kan inte heller huvudvattenledningar läggas om i nytt läge. Att förstärka under ledningarna är inte möjligt med de nya begränsningarna. Det saknas i dagsläget tillräcklig kunskap om de geotekniska förutsättningarna och vilken effekt i form av sättningar som påförda massor innebär.

Kommunala Lantmäterimyndigheten

KLM Stockholm har följande synpunkter:

- Planbestämmelse T1 är olämplig under rubrik allmän plats. T1 används som kvartersmarkbestämmelse, för t.ex. tunnelbana. Lämplig allmän plats-bestämmelse är GENOMFART, som också använts i angränsande planer för att inlemma Södra länken.
- Kvartersbyggrätter direkt mot parkmark är generellt ingen fastighetsrättsligt hållbar/säker lösning. Man bör kunna sköta sin byggnad på egen fastighet. Rättighet för kvarter inom allmän plats (för t.ex. fasadskötsel) kan t.ex. inte bildas i lantmäteriförrättning, och att hålla på med polistillstånd (motsv) för att komma åt fasaderna är ingen lämplig lösning. Remsa med prickmark för skötsel är därför att föredra.
- In-/utfartsförbud i planområdesgräns är inte så lyckat, eftersom intilliggande plans bestämmelser inte kan påverkas i denna plan. Tvetydig bestämmelsekonflikt uppstår därmed. Risk att bestämmelse blir nullitet. Remsa med GATA behöver troligen tas med för att bestämmelsen ska "få fäste".
- Planbestämmelse, markreservat g1. Reservatet utbreder sig över hela BC-ytan. Det kanske inte är så lyckat eftersom det kan utgöra hinder för (annat) enskilt bebyggande. Överväg ev. att minska område för administrativ bestämmelse, alt. att inte reglera infarten alls utan lita till att det löser sig ändå. Om bestämmelsen ändå ska vara kvar, förslagsvis ändra bestämmelsetext till "tillgänglig för infart för elnätsstation." eftersom gemensamhetsanläggning är nog inte aktuellt. Däremot kan samma lagstiftning (anläggningslagen) användas för att till skapa rättighet för enskild infart. Ett tredje alternativ är att gårdsytan planläggs med g-reservat men med ett bredare ändamål, typ "gård, angöring med mera". Val av alternativ lite beroende på om kvarteret avses delas i flera fastigheter eller inte. Om ej indelning är trolig finns mindre/litet/inget behov av markreservat.

- Planbestämmelse, markreservat g2. Reservat bör preciseras i höjddled, åtminstone med ”underjordisk parkering”. Annars gäller g2 inom t.ex. alla byggrätter och kan i värsta fall försvåra bygglovsprövning.
- Prickmark med markreservat u saknar användningsbestämmelse?
- Angöring S1 och ev. olämplig fastighet se nedan.
Rubrik Användning av mark. Anpassning av text mot ovan föreslagen bestämmelse GENOMFART. Det står ”förskola” i beskrivningen men S1 betecknas Skola i plankartan.
- Generellt lite väl sparsamt under ”Fastighetsbildning”. Det är bland annat viktigt att det framgår att fastighetsbildning (i detta fall avstyckningar) är en förutsättning för bygglov (PBL 9:30). Det kan också nämnas att planen möjliggör tredimensionell fastighetsbildning.
- Hur är det tänkt att man ska angöra S1-fastigheten? Att angöring för varje enskild fastighet går att ordna är en central fråga för att fastighetsbildning öht ska kunna ske. Det är möjligt att detta beskrivs på andra ställen i planbeskrivningen, men det bör klargöras även här. Genomföranderisk!
- Angående infarten till elnätsstation behöver texten anpassas efter det val av planläggning man använder sig av (se ovan under Plankartan).
- Rubrik Servitut. Det naturliga/vanliga är att ett u-område genomförs med ledningsrätt. Finns det någon särskild anledning till att genomföra u-område med servitut i detta fall? Bör text kanske flyttas under rubrik Ledningsrätter? Om inga befintliga servitut finns inom planområdet bör detta konstateras under denna rubrik.
- Avsnitt om sopsug i ekonomiskt avsnitt att det ska förläggas ”gemensamma” ledningar inom allmän plats. Egentligen är det väl inte ”gemensamma” för fastigheterna utan kanske ”allmänna” eftersom SVOA ska vara huvudman?

Trafikverket

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss från Stockholms stad. Trafikverket yttrar sig i det här ärendet i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer. Detaljplanen berör väg 75, Södra Länken.

Riksintresse för kommunikationsanläggningar

Planförslaget berör väg 75, Södra Länken, 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 innefattar även framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden.

Gata ovanpå tunnlar

Sedan samrådet har staden genomfört belastningsberäkningar som visar på att föreslagen exploatering inte riskerar att skada tunnlar och därmed göra intrång i riksintresset. Plangränsen mellan detaljplanerna etapp 4A och etapp 4B har sedan samrådet justerats så att denna detaljplan (etapp 4A) innefattar hela gatuområdet ovanpå Trafikverkets tunnlar, vilket är positivt ur tydlighetsskäl.

Avtal

Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Ett avtal gällande bevakningsuppdrag måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas. I ett senare skede tecknas även ett genomförandeval. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande.

Genomförande

Innan genomförandeskedet måste Trafikverket ges tillfälle att granska och godta relevanta handlingar avseende de ställen där trafikytor planeras ovanpå Södra länkens tunnlar.

Kulturförvaltningen

Synpunkter i sammanfattning

Stadsutvecklingsenheten bedömer att det är positivt att höjderna generellt tar hänsyn till kulturmiljön Valla gårde. Det finns däremot en konflikt med kulturmiljön i kvarter B där byggnaden planeras bli 9 våningar hög som med dess närhet och snedvridna placering i förhållande till punkthusen i kvarteret Mysslingen blir problematiskt.

Planförslaget

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat planarbete för etapp 4b av stadsutvecklingsområdet Årstafältet. Planen består av tre kvarter med bostadsbebyggelse för ca 700 bostäder och ett kvarter med en F-9 skola som även inrymmer en idrottshall. Byggnaderna inom planområdet föreslås ha varierade byggnadshöjder mellan fem till nio våningar samt ett punkthus mot parken i fjorton våningar.

Bakgrund

Stockholms stadsmuseum svarade i behovsbedömningen (dnr 4.1/4173/2018) att hänsyn till Valla gårde behöver tas vad gäller höjd, skala och placering av tillkommande bebyggelse och att en lägre skala behövs för att skapa en anpassad övergång till det befintliga bostadsområdet.

Historik och nuläge

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 gärde, 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.

Kulturhistoriska värden

Genom planområdet löper en pilallé norrut mot de tidigare Valla koloniträdgårdar, där bostadsområdet Valla gärde idag är beläget. Allén syns på ett flygfoto från 1930-talet och är alltså anlagd tidigare än så och har därmed landskapshistoriska värden.

Synpunkter på förslaget

Stadsutvecklingen bedömer att det är positivt att byggnadshöjden är anpassad mot Valla gärde för att skapa en väl avvägd övergång till det befintliga bostadsområdet. Däremot anser stadsutvecklingsenheten att den 9 våningar höga byggnaden som ska utgöra fond till det nya entrétorget (kvarter B) kan bli problematisk med sin närhet och snedvridna placering i förhållande till punkthusen i kvarteret Mysslingen. Stadsutvecklingsenheten menar att höjden och placeringen riskerar att skymma punkthusen och göra det svårt att utläsa Valla gärdes planform som utgår från ett öppet landskap.

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. Därför är det mycket angeläget att cykelstråken inom Årstafältet utformas enligt stadens gemensamma riktlinjer. Trafikkontorets inställning är att Gata Stockholm ska följas och alla eventuella avsteg behöver lyftas med trafikkontoret.

Planområde och användningsgränser

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. Kontoret anser att ytan i plankartan med planbestämmelsen TORG ska regleras som GATA. Detta är viktigt för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och gatunätets robusthet samt att skapa en flexibilitet över tid och därför bör allmänna gator få beteckningen GATA i plankartan. Plankartan behöver därför ses över och uppdateras.

Gator och trafik

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 kollektivtrafiken föreslås utökas. Längs huvudgatan, enligt planbeskrivningen, möjliggörs för förbättrad busstrafik till Årstaberg, Liljeholmen och Gullmarsplan. Gällande enkelriktning av gator vill Trafikkontoret bjudas in till diskussion kring detta.

Gatunät

Huvudgata (GATA 1) löper genom hela Årstafältet med den övergripande utformningen och dubbla trådrader. Huvudgatan blir planområdets bredaste gata, 24 m, vilket enligt planbeskrivningen ska medge god framkomlighet för alla trafikslag. Trafikkontoret ansåg tidigare att sektionen var för smal för att inrymma alla de funktioner som föreslogs. Körbanan anges vara 6,7 m bred, d.v.s. ett körfält i vardera riktningen om 3,35 m. Däremot har projektet nu valt att inte ha dubbla angöringsfickor utmed hela sträckan och därmed bör framkomligheten bli OK utmed huvudgatan.

Lokalgator

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. Kontoret vill därför spela en aktiv roll i det kommande arbetet med utformningen av sträckan.

Norra lokalgatan (GATA 2) ska innehålla många olika funktioner på en begränsad yta. Här har det pågått många diskussioner mellan stadens förvaltningar gällande det cykelpendlingsstråk som ska inrymmas inom denna sektion. Nuvarande förslag har breddats från tidigare, från 3,0 m till 3,16 m. Detta anser trafikkontoret vara bra. Trafikkontoret har sagt OK till detta lokala avsteg gällande bredden på pendlingsstråket – men med en stark önskan om att det

ytterligare breddas upp till 3,2 m. Detta bör kunna vara möjligt om de dubbla trädänderna minskas ned till 1,9 m vardera.

Trafikkontoret vill ges möjlighet att delta i den vidare diskussionen och utformningen av detta stråk. Gällande Skolgatan där en rad angöringsfunktioner ska lösas i gatan finns det en rad utmaningar. Trafikkontoret vill spela en aktiv roll i det fortsatta arbetet med detaljutformningen och en eventuell enkelriktning av gatan. Detta gäller både utanför skolan och idrottshallen.

Gång

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.

Cykel

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 stadens gemensamma riktlinjer. Trafikkontoret anser inte att huvudstråket utmed kvarter F är ett ”illustrationsfel”. Kopplingen utmed kvarter F är en viktig lokal koppling vidare mot pendlingsstråket mot Gullmarsplan, Årstabron och Älvsjö. Kontoret anser därför att länken inte ska strykas.

Parkering bil

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. För kvarter F har en byggrätt inom etapp 4b lagts till för att kunna erbjuda kvarteret parkeringsköp. Kontoret ser positivt på att planbeskrivningen nu anger att besöksparkering ska ske inom kvartersmark. 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.

Parkering cykel

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. Kontoret ställer sig frågande till den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata liksom illustrationen ovan. Mer omsorg behöver läggas på

utformningen. Cykelparkeringarna ska anläggas upphöjda från körbana/angöringsfickor för bil. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Avfall (trafikfunktionen)

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.

Tillgänglighet

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.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar

Trafik

Den ökade trafik som den allmänna expansionen i Stockholm och grannkommuner samt det omfattande antalet bostäder i Årstafältet/Östbergahöjden och närliggande andra exploateringsprojekt för med sig, riskerar att begränsa trafikflödet till/från Partihallarna, särskilt dess in- och utfarter i rusningstid, vilket tillika är vår viktigaste verksamhetstid (kunder in/distribution ut). Genom samverkan har trafikplaneringen utvecklats och Trafikutredningen m/2020 är godtagbar. Trafikutredning m/2020 är inarbetad i detta planförslag.

Markglidning

Vid byggnationen av Södra Länken medförde det oönskade/oförutsedda marksänkningar utanför arbetsområdet. Vissa vägstråk i Partihallarna har sjunkit 25+ cm och har ännu inte åtgärdats. Det är av betydelse att detta inte upprepas, så att inte omkringliggande verksamheter (Årsta Park) och bostadsfastigheter drabbas. I samband med dagvattenarbetena och vattendomsförhandlingarna beslutades viss övervakning. - Krav på omfattande markförstärkning ingår i planunderlaget, åtgärder i planområdet för att ta bort störningsrisken från verksamheter. De renodlade verksamhetsområdena har olika inriktning, men gemensamt är att det kan bullra (industribuller vid lastning/lossning dygnet runt och trafikbuller till/från/inom området), lysa starkt på gatorna och ha behov av god arbets- och säkerhetsbelysning, bl a på höga stolpar samt lukta/dofta. - Denna planetapp ligger med etapp 4B mellan sig

och RVO Årsta Park varför påverkan bör vara begränsad ur dessa aspekter. RVO Partihallarna bedöms inte heller beröras.

Näringslivskonsekvensanalys

I planarbetet saknas en generell näringslivskonsekvensanalys, på motsvarande sätt som t ex barnkonsekvenser är inarbetat. En sådan bör t ex innehålla identifierade möjligheter till nya arbetstillfällen och verksamheter inom planområdet, arbetstillfällen som ev ersätter befintliga d:o och vilka som kan bli kvar (ej aktuellt här) efter bostadsexploateringen samt hur plangenomförandet påverkar omkringliggande företag och verksamheter, utanför planområdet. Syftet är att bedöma såväl företagandemöjligheter, etableringspotential och ev inriktning för denna inom området samt eventuella möjligheter/konsekvenser för befintliga arbetsplatser utanför planområdet. Då arbetsplatskvoten inte bör minska generellt i staden, bör för varje planprocess antalet nya boende ställas i proportion till antalet nettotillkommande arbetsplatser genom analys och uppföljning. Samarbetsnämnden har inga synpunkter i övrigt.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi anför följande till remissens besvarande:

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution: Ingen erinran. Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Samtal om nyförläggning hanteras i LSO. Kontaktperson är Erik Jonsson, tel. 072-239 71 38 Undermarksanläggningar: Inget att erinra.

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 två nya nätstationer inom planområdet. Ellevios bedömning förutsätter att planerade nätstationer inom detaljplan för Årstafältet etapp 4b genomförs, samt att ny bebyggelse ansluter sig till fjärrvärme. I plankarta bör teknisk anläggning definieras med begreppet nätstation. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Se även bilagor för ytterligare information om Ellevios anläggningar. Ellevio områdesansvarig önskar tidig uppgift om planerade effekter för såväl byggkraft som planerade permanenta anslutningar. Även planer för fordonsladdning behöver stämmas av med Ellevio. Ellevio önskar fortsatt inbjudan till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Detta svar avger Region Stockholms trafikförvaltning tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). FUT önskar ha fortsatt dialog med Staden, avseende höjdsättning av entré samt avluftning med mer rörande öppningar till tunnelbanan så att lågpunkter kan undvikas och höga flöden inte riskerar att skada anläggningen vid kraftig nederbörd. FUT kommer att ta beslut om alternativ sträckning senast under Q1 2022. Blir det ett beslut om alternativ Öst kommer tunnelbanan sannolikt inte alls beröra detaljplanerna. Om tunnelbanan berör detaljplanerna önskas så kort genomförandetid som möjligt. Trafikförvaltningen ser gärna en fortsatt dialog rörande framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

Samfundet St Erik

Samfundet S:t Erik yttrade sig 2020-10-20 i samrådet över förslagen till detaljplan för etapp 4a och etapp 4b på östra Årstafältet. I de två detaljplaneförslag som nu är på granskning har endast obetydliga ändringar gjorts sedan samrådet, bl.a. gällande skolans gestaltning. Samfundets kritik är därför oförändrad och gäller framförallt den höga exploateringen, de små gårdarna, den rekordstora förskolans otillräckliga utomhusytor, utplånandet av den över 175-åriga pilallén och inte minst den otillräckliga skyddszonen längs det enastående fornminnet Göta landsväg. (Se bilaga.) Samfundet önskar återigen poängtera att den gällande detaljplanen från 2001 stipulerar en skyddszon på 50 m på vardera sidan om Göta landsväg. I planförslagen har skyddszonen minskats till endast 10 m från vägens mittlinje (omkring 7,5 m från väggkanten), vilket är fullständigt otillräckligt, vad än länsstyrelsen må säga. Sammanfattningsvis finner Samfundet S:t Erik att Göta landsväg även fortsatt måste ges ett skyddsområde på minst 50 m på vardera sidan. Exploateringen måste minskas och de högsta husen bör sänkas. Förskolan bör delas upp på flera skolor, med tillräckligt stora förskolegårdar. Vägen mot den forntida gården Östberga, med sin vida synliga pilallé, bör bevaras och förklaras som fornminne.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet tillstyrker planen med erinran om att minska exploateringen. Rådet avstyrker förskolan om 16 avdelningar. Skönhetsrådet har granskat föreliggande ärende och funnit att de mindre justeringar som genomförts sedan samrådsskedet inte motsvarar den bearbetning rådet föreslagit gällande exploateringsgrad och förskolan med 16 avdelningar. Rådet står därmed fast vid sitt ställningstagande från samrådsskedet enligt bilaga.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Samrådet (2020)

- Samfundet St Erik, Skönhetsrådet, Hyresgästförening Sydost samt boende i området önskar att förskolan inte planera för det antalet avdelningar som föreslås.
- Hyresgästföreningen vill att ett nytt kapitel om ventilations/inomhusklimat läggs till i planbeskrivningen.
- Stockholm Vatten och Avlopp anser att prickmarken i spetsen av kvarter G ska vara 6+6 m.
- Trafikkontoret anser att lösa tillgängligheten för rörelsehindrade inom 10 meter från entré ska kunna gå inom hela planområdet.
- Trafikkontoret anser att cykelpendlingsstråket vid norra lokalgatan ska breddas i enlighet med de riktlinjer som Gata Stockholm fastslagit.
- Boende i närheten anser att en extra bullerutredning borde göras och att bullerdämpande åtgärder ska antas i förebyggande syfte för buller från förskolan.
- Samfundet St Erik anser att fornlämningen Göta Landsväg bör få en skyddszon på 100 meter på vardera sidan eller åtminstone 50 meter.
- Kulturförvaltningen anser att hela kvarteret (Ba och Bb) bör hållas i högst tre våningar.
- Boende i området vill att det skrivs in i detaljplanen att stadsradhusen tillåts bli lika höga som ett normalhögt trevåningshus och att taken ska vara platta.
- Trafikkontoret anser att illustrationslinjerna av gatuutformningen bör tas bort från plankartan.
- Trafikkontoret anser att användningsbestämmelsen Torg bör ändras till GATA.
- Skönhetsrådet, Samfundet St Erik samt boende i området anser att exploateringsgraden är för hög.

Granskningen (utöver det som angetts ovan)

- Kommunala lantmäterimyndigheten anser att in- och utfartsförbud inte bör placeras i planområdesgräns och att en remsa med gata behöver läggas till för att ge planbestämmelsen stöd.
- Kommunala Lantmäterimyndigheten anser att kvartersbyggrätter direkt mot parkmark inte är en lämplig lösning och menar att en remsa med prickmark för skötsel är att föredra.

- Samfundet St Erik anser att förskolan bör delas upp i flera mindre förskolor.
- Samfundet St Erik anser att fornlämningen Göta Landsväg måste ges en skyddszon på 50 meter på vardera sidan.
- Kulturförvaltningen menar att höjden och den snedvridna placeringen av kvarter Bb riskerar att skymma punkthusen och göra det svårt att utläsa Valla gårdes planform.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att åtgärder från trafikbullerförordningen bör läggas in i plankartans bestämmelser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Hyresgästföreningen Sydost anser att planbeskrivningen är väl genomarbetad. Samfundet St Erik menar på att endast obetydliga ändringar gjorts sedan samrådet, bl.a. gällande skolans gestaltning. Samfundets kritik är därför oförändrad från samrådet och gäller framförallt exploateringsgraden, storleken på gårdarna, förskolans storlek på utomhusytor, pilallén och skydds-zonen längs fornminnet Göta landsväg. Sammanfattningsvis finner Samfundet St Erik att Göta landsväg även fortsatt måste ges ett skyddsområde på minst 50 m på vardera sidan. Exploateringen måste minskas och de högsta husen bör sänkas. Vägen mot den forntida gården Östberga, med sin vida synliga pilallé, anser de bör bevaras och förklaras som fornminne. Skönhetsrådets tillstyrker planen som helhet men erinrar om en lägre exploateringsgrad samt tillstyrker förskolan om 16 avdelningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sedan planprogrammet för Årstafältet beslutades har exploateringsgraden ökat generellt i Årstafältsprojektet. Kontoret har gjort bedömningen att exploateringen är väl avvägd. Fokus har legat på att skapa goda stadsmiljöer i enlighet med principerna i de kvalitetsprogram för stadsliv som tagits fram, där även höjder på bebyggelsen vägs in. Fokus har även legat på att skapa förutsättningar för kvalitativa gårdsmiljöer med mycket grönska. För att åstadkomma detta har staden bland annat jobbat med grönytefaktor för respektive kvarter för att säkerställa att gårdarna får en lämplig utformning och storlek. Även förskolegården har utformats för att skapa förutsättningar till en större sammanhängande vistelseyta som ger möjlighet till utvecklande och pedagogiska ytor till barnen. Kontoret bedömer därför sammantaget att bostadsgårdarnas och förskolegårdens storlek och utformning är väl avvägt och ger ett mervärde till de boende.

Planhandlingar

Stockholm Vatten och Avfall påpekar att det (SVOA) i plankartan har införts begränsningar i schaktdjup/grundläggning för delar av trafikplatsen. SVOA planerar i nuläget inga nya ledningar i området med dagvattenledningar för avvattning av gata kommer troligen behövas. I området finns befintliga huvudvattenledningar med okänd grundläggning. Dessa lades om när Södra länken byggdes. Det finns även ett VA stråk med distributionsledningar som försörjer Mejeristen 1 och korsar Älvkällevägen. SVOA menar på att de nu införda begränsningarna innebär svårigheter att anlägga nya ledningar på grund av begränsning i schaktdjup. Därför kan inte heller huvudvattenledningar läggas om i nytt läge. Att förstärka under ledningarna är inte möjligt med de nya begränsningarna. De menar också att det i dagsläget saknas tillräcklig kunskap om de geotekniska förutsättningarna och vilken effekt i form av sättningar som påförda massor innebär.

Kommunala Lantmäteriet Stockholm har följande synpunkter:

- Planbestämmelse T1 är olämplig under rubrik allmän plats. T1 används som kvartersmarkbestämmelse, för t.ex. tunnelbana. Lämplig allmän plats-bestämmelse är GENOMFART, som också använts i angränsande planer för att inlemma Södra länken.
- Kvartersbyggrätter direkt mot parkmark är generellt ingen fastighetsrättsligt hållbar/säker lösning. Man bör kunna sköta sin byggnad på egen fastighet. Rättighet för kvarter inom allmän plats (för t.ex. fasadskötsel) kan t.ex. inte bildas i lantmäteriförrättning, och att hålla på med polistillstånd (motsv) för att komma åt fasaderna är ingen lämplig lösning. Remsa med prickmark för skötsel är därför att föredra.
- In-/utfartsförbud i planområdesgräns är inte så lyckat, eftersom intilliggande plans bestämmelser inte kan påverkas i denna plan. Tvetydig bestämmelsekonflikt uppstår därmed. Risk att bestämmelse blir nullitet. Remsa med GATA behöver troligen tas med för att bestämmelsen ska "få fäste".
- Planbestämmelse, markreservat g1. Reservatet utbreder sig över hela BC-ytan. Det kanske inte är så lyckat eftersom det kan utgöra hinder för (annat) enskilt bebyggande. Överväg ev. att minska område för administrativ bestämmelse, alt. att inte reglera infarten alls utan lita till att det löser sig ändå. Om bestämmelsen ändå ska vara kvar, förslagsvis ändra bestämmelsetext till "tillgänglig för infart för elnätsstation." eftersom gemensamhetsanläggning är nog inte aktuellt. Däremot kan samma lagstiftning (anläggningslagen) användas för att tillskapa rättighet för enskild infart. Ett tredje

alternativ är att gårdsytan planläggs med g-reservat men med ett bredare ändamål, typ ”gård, angöring med mera”. Val av alternativ lite beroende på om kvarteret avses delas i flera fastigheter eller inte. Om ej indelning är trolig finns mindre/litet/inget behov av markreservat.

- Planbestämmelse, markreservat g2. Reservat bör preciseras i höjdded, åtminstone med ”underjordisk parkering”. Annars gäller g2 inom t.ex. alla byggrätter och kan i värsta fall försvåra bygglovsprövning.

- Prickmark med markreservat u saknar användningsbestämmelse?

- Angöring S1 och ev. olämplig fastighet se nedan.

Rubrik Användning av mark. Anpassning av text mot ovan föreslagen bestämmelse GENOMFART. Det står ”förskola” i beskrivningen men S1 betecknas Skola i plankartan.

- Generellt lite väl sparsamt under ”Fastighetsbildning”. Det är bland annat viktigt att det framgår att fastighetsbildning (i detta fall avstyckningar) är en förutsättning för bygglov (PBL 9:30). Det kan också nämnas att planen möjliggör tredimensionell fastighetsbildning.

- Hur är det tänkt att man ska angöra S1-fastigheten? Att angöring för varje enskild fastighet går att ordna är en central fråga för att fastighetsbildning öht ska kunna ske. Det är möjligt att detta beskrivs på andra ställen i planbeskrivningen, men det bör klargöras även här. Genomföranderisk!

- Angående infarten till elnätsstation behöver texten anpassas efter det val av planläggning man använder sig av (se ovan under Plankartan).

- Rubrik Servitut. Det naturliga/vanliga är att ett u-område genomförs med ledningsrätt. Finns det någon särskild anledning till att genomföra u-område med servitut i detta fall? Bör text kanske flyttas under rubrik Ledningsrätter? Om inga befintliga servitut finns inom planområdet bör detta konstateras under denna rubrik.

- Avsnitt om sopsug i ekonomiskt avsnitt att det ska förläggas ”gemensamma” ledningar inom allmän plats. Egentligen är det väl inte ”gemensamma” för fastigheterna utan kanske ”allmänna” eftersom SVOA ska vara huvudman?

Trafikverket noterar i sitt yttrande att plangränsen mellan detaljplanerna etapp 4A och etapp 4B sedan samrådet har justerats så att denna detaljplan (etapp 4A) innefattar hela gatuområdet ovanpå Trafikverkets tunnlar, vilket de anser är positivt ur tydlighetsskal.

Trafikkontoret vill att de illustrationslinjer som visar på föreslagen utformning av allmän gata bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. De menar på att illustrationslinjer kan skapa

förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Trafikkontoret anser även att ytan i plankartan med planbestämmelsen TORG ska regleras som GATA. Detta är viktigt för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och gatunätets robusthet samt att skapa en flexibilitet över tid och därför bör allmänna gator få beteckningen GATA i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är medvetet om vilka begränsningar regleringen av schaktdjup/grundläggning ovanför södra länken skapar för eventuella ledningsomläggningar. Södra länken är dock ett riksintresse för kommunikationer och stadsbyggnadskontoret bedömer det därför som viktigt att skydda anläggningen från eventuella ingrepp. Kontoret instämmer i Kommunala Lantmäterimyndighetens synpunkter på planhandlingarna och kommer inför godkännandet av detaljplanen genomföra de föreslagna justeringarna. Undantaget är dock det föreslagna utfartsförbud mot den befintliga planen etapp 1 på Årstafältet. Detaljplanen för etapp 1 har fortfarande en genomförandetid och är under utbyggnad. Det innebär därför stora svårigheter att inkludera en gatuträcka från den befintliga planen. Stadsbyggnadskontoret ser därför det som motiverat att styra in och utfart på det sätt som redovisats i granskningen. De illustrationslinjer trafikkontoret vill att stadsbyggnadskontoret tar bort från plankartan är inte juridiskt bindande och innebär därför ingen låsning som trafikkontoret påstår. De fyller dessutom en viktig funktion för att öka detaljplanens läsbarhet. Stadsbyggnadskontoret anser därför att det är viktigt att linjerna finns kvar på plankartan. Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret vill att det föreslagna torget regleras som GATA och inte TORG i plankartan. Detta för att skapa mer flexibilitet över tid. Platsen som i granskningen föreslagits som TORG är en del av ett viktigt stråk som binder samman Valla gårde och Årstafältet och syftar till att stärka den specifika kopplingen. Stadsbyggnadskontoret ser det därför som motiverat att bibehålla funktionen TORG då flexibilitet i platsbildningen inte ingår i förslagets syfte.

Förskola och förskolegård

Samfundet St Erik anser att förskolan bör delas upp på flera skolor, med tillräckligt stora förskolegårdar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I planhandlingarna finns det redovisat vilka fördelar förskolans utformning skapar för den pedagogiska verksamheten. Bland annat skapas förutsättningar för barn att vistas på en större förskolegård

och en större friyta för respektive barn. Att dela upp förskolan på flera mindre förskolor skulle innebära gårdarna blir betydligt mindre och att friytan per barn skulle minska. Stadsbyggnadskontoret bedömer det därför som lämpligt att fortsätta planera för den föreslagna utformningen av förskolan i syfte att bibehålla en större förskolegård.

Gator och trafik

Trafikverket påtalar att planförslaget berör väg 75, Södra Länken, 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 innefattar även framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden. Sedan samrådet har staden genomfört belastningsberäkningar som visar på att föreslagen exploatering inte riskerar att skada tunnlarna och därmed göra intrång i riksintresset. Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Ett avtal gällande bevakningsuppdrag måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas. I ett senare skede tecknas även ett genomförandavtal. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande. Innan genomförandeskedet måste Trafikverket ges tillfälle att granska och godta relevanta handlingar avseende de ställen där trafikytor planeras ovanpå Södra länkens tunnlar.

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. Därför är det mycket angeläget att cykelstråken inom Årstafältet utformas enligt stadens gemensamma riktlinjer. Trafikkontorets inställning är att Gata Stockholm ska följas och alla eventuella avsteg behöver lyftas med trafikkontoret. 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. Gällande enkelriktning av gator vill Trafikkontoret bjudas in till diskussion kring detta.

Huvudgata (GATA 1) löper genom hela Årstafältet med den övergripande utformningen och dubbla trädrader. Huvudgatan blir planområdets bredaste gata, 24 m, vilket enligt planbeskrivningen ska medge god framkomlighet för alla trafikslag. Trafikkontoret ansåg tidigare att sektionen var för smal för att inrymma alla de funktioner som föreslogs. Körbanan anges vara 6,7 m bred, d.v.s. ett körfält i vardera riktningen om 3,35 m. Däremot har projektet nu valt att inte ha dubbla angöringsfickor utmed hela sträckan och därmed bör framkomligheten bli OK utmed huvudgatan. 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. Kontoret vill därför spela en aktiv roll i det kommande arbetet med utformningen av sträckan.

Norra lokalgatan (GATA 2) ska innehålla många olika funktioner på en begränsad yta. Här har det pågått många diskussioner mellan stadens förvaltningar gällande det cykelpendlingsstråk som ska inrymmas inom denna sektion. Nuvarande förslag har breddats från tidigare, från 3,0 m till 3,16 m. Detta anser trafikkontoret vara bra. Trafikkontoret har sagt OK till detta lokala avsteg gällande bredden på pendlingsstråket – men med en stark önskan om att det ytterligare breddas upp till 3,2 m. Detta bör kunna vara möjligt om de dubbla trädänderna minskas ned till 1,9 m vardera. Trafikkontoret vill ges möjlighet att delta i den vidare diskussionen och utformningen av detta stråk. Gällande Skolgatan där en rad angöringsfunktioner ska lösas i gatan finns det en rad utmaningar. Trafikkontoret vill spela en aktiv roll i det fortsatta arbetet med detaljutformningen och en eventuell enkelriktning av gatan. Detta gäller både utanför skolan och idrottshallen.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar menar på att den ökade trafik som den allmänna expansionen i Stockholm och grannkommuner samt det omfattande antalet bostäder i Årstafältet/Östbergahöjden och närliggande andra exploateringsprojekt för med sig, riskerar att begränsa trafikflödet till/från Partihallarna, särskilt dess in- och utfarter i rusningstid, vilket tillika är vår viktigaste verksamhetstid (kunder in/distribution ut). Genom samverkan har trafikplaneringen utvecklats och Trafikutredningen m/2020 är godtagbar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikverket efterfrågar att avtalsskrivning och uppföljning sker efter det att planen godkänns i

stadsbyggnadsnämnden. Kontoret noterar även att trafikkontoret är positiva till projektets satsningar på cykel samt framkomlighet och att avsteg från stadens strategiska dokument Gata Stockholm stäms av med trafikkontoret. De vill även bli involverade ifall projektet planerar för enkelriktade gator samt i fortsatt planering för gångfartsgatorna längs med parken. Även fortsatt planering för den norra lokalgatan och skolgatan vill kontoret bli involverad i. De anser även att synpunkterna i samrådet om huvudgatans mått blivit tillgodosedda i granskningen. Stadsbyggnadskontoret noterar att Samarbetsnämnden Årsta Partihallar är positiva till att trafikplaneringen har utvecklats genom samverkan och att trafikutredningen som tagits fram är godtagbar.

Geoteknik

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar menar att det vid byggnationen av Södra Länken medförde det oönskade/oförutsedda marksänkningar utanför arbetsområdet. Vissa vägstråk i Partihallarna har sjunkit 25+ cm och har ännu inte åtgärdats. Det är av betydelse att detta inte upprepas, så att inte omkringliggande verksamheter (Årsta Park) och bostadsfastigheter drabbas. I samband med dagvattenarbetena och vattendomsförhandlingarna beslutades viss övervakning. Krav på omfattande markförstärkning ingår i planunderlaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar samarbetsnämndens synpunkter på risk för marksänkningar och bekräftar att omfattande markförstärkningar är planerade i genomförandet.

Buller och andra störningskällor

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar uttrycker sig otydligt kring åtgärder i planområdet för att ta bort störningsrisken från verksamheter. De menar på att de renodlade verksamhetsområdena har olika inriktning, men gemensamt är att det kan bullra (industribuller vid lastning/lossning dygnet runt och trafikbuller till/från/inom området), lysa starkt p g a behov av god arbets- och säkerhetsbelysning, bl a på höga stolpar samt lukta/dofta. Etapp 4a anser de dock ligger med etapp 4b mellan sig och RVO Årsta Park varför de menar påverkan bör vara begränsad ur dessa aspekter. RVO Partihallarna bedöms inte heller beröras.

Området är bullerutsatt och Länsstyrelsen vidhåller sina synpunkter från samrådsskedet att kommunen ytterligare behöver bearbeta

byggnadernas placering och utformning för att människors hälsa inte ska påverkas negativt. Eftersom riktvärdena i flera delar av området överskrider 60 dB ekvivalent ljudnivå behöver kommunen genom planbestämmelser säkerställa att lägenheter tillskapas med skyddad sida eller att små lägenheter tillskapas där detta krävs. I kvarteret som kallas Bb planeras ett punkthus som utsätts för höga bullernivåer. I bullerutredningen från Tyréns, (rapport 303542-A) redovisas planlösningar för ett typvåningsplan i höghuset. I hörnen planeras större lägenheter. För att dessa lägenheter ska få en bullerdämpad sida krävs två meter djupa balkonger eller att bullerdämpande skärmar monteras som balkongräcke. För hörnlägenheterna i kvarter D och E, som vetter mot huvudgatan, är det också svårt att klara riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) utan tekniska lösningar. Här planeras djupa balkonger och/eller skärmar för att komma ner till ekvivalent ljudnivå 55 dBA på delar av fasaden. Även i kvarter C behövs balkonger och skärmar för att skapa bullerdämpande sidor i anslutning till huvudgatan. Ovan nämnda lösningar i kvarter Bb, C, D och E är att anse som tekniska lösningar för att klara riktvärdena för buller. Sådana åtgärder ska användas ytterst sparsamt. Detta kan ses som ännu viktigare i bullerutsatta områden, eftersom tillgången till ett tystare närområde är begränsat. Omgivningsbullret i området ska i första hand förebyggas genom lämplig placering och utformning av bostadsbyggnaderna. Om tekniska lösningar behövs för enstaka lägenheter, behöver dessa regleras i plankartan och det behöver även framgå i planbeskrivningen vilka lägenheter och hur stor andel av bostäderna detta gäller.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar på att handlingarna överlag har förtydligats vad det gäller trafikbuller och lägenhetsutformningar. MHN anser dock att det kvarstår vissa frågor kring ljudmiljön som handlingarna bör förtydliga. För kvarteren (Ca, Cb, D, E, Bb) som angränsar till den Norra huvudgatan uppgår ekvivalent ljudnivå till 60-65 dBA. Detta innebär att lägenheter inte kan planeras fritt utifrån gällande förordning (2015:216). För att uppfylla förordningen måste lägenheterna planeras som genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot tyst sida, alternativt som lägenheter < 35 m². Detta, anser MHN, måste säkerställas på plankartan med planbestämmelse. Vid samråd ansåg MHN att bullerskyddsåtgärder mot trafikbuller från den Norra huvudgatan bör övervägas för detaljplanens Landsvägsplan. Nämnden noterade redan då att ljudnivån kommer att vara hög i Landsvägsplanen och att för stora delar av planen bedöms ljudnivåerna överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå och delvis kommer nivåerna att vara över 65 dBA. De beräknade höga ljudnivåerna hämmar vistelsevärdena avsevärt och

det är t.ex. tveksamt om förskolor och skolor kan tillgodogöra sig Landsvägsparken som lämplig lekyta. I miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet påpekade nämnden vikten av en god ljudkvalitet för de parkområden som människor kommer att kunna besöka för bl.a. rekreation. En bedömd lämplig ljudnivå var enligt nämnden cirka 50 dBA i ekvivalentnivå. Naturvårdsverket anser att det i rekreatiomsområden i tätort bör eftersträvas en ekvivalentnivå om 55 dBA för vardagsmedeldygn. I stadens åtgärdsprogram mot buller för år 2019-2023 anges, som långsiktigt mål och som stadens syn på vad som är en god ljudmiljö, 45 dBA som ekvivalentnivå för större rekreatiomsområden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att sannolikheten för störningar från industriområdet är liten då etapp 4b ligger mellan planområdet för etapp 4a och Årsta Park. Kontoret kommer även inför godkännandet komplettera planhandlingarna med tydliggörande gällande tekniska lösningar för enstaka lägenheter. Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser behov av att trafikbullerförordningens bestämmelser läggs in i plankartans bestämmelser. Då förordningen gäller oavsett om de står med på plankartan eller inte ser kontoret det inte som nödvändigt att föra in bestämmelserna på plankartan. Kontoret noterar även att nämnden föreslår bullerskyddande åtgärder intill Landsvägsparken och påvisar att åtgärder av detta slag är planerade att fortsätta studeras i genomförandet av detaljplanen i syfte att förbättra ljudmiljön.

Näringsliv

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar menar att det i planarbetet saknas en generell näringslivskonsekvensanalys, på motsvarande sätt som t ex barnkonsekvenser är inarbetat. En sådan bör t ex innehålla identifierade möjligheter till nya arbetstillfällen och verksamheter inom planområdet, arbetstillfällen som ev ersätter befintliga d:o och vilka som kan bli kvar (ej aktuellt här) efter bostadsexploateringen samt hur plangenomförandet påverkar omkringliggande företag och verksamheter, utanför planområdet. Syftet är att bedöma såväl företagandemöjligheter, etableringspotential och ev inriktning för denna inom området samt eventuella möjligheter/konsekvenser för befintliga arbetsplatser utanför planområdet. Då arbetsplatskvoten inte bör minska generellt i staden, bör för varje planprocess antalet nya boende ställas i

proportion till antalet nettotillkommande arbetsplatser genom analys och uppföljning. Samarbetsnämnden har inga synpunkter i övrigt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret uppger om att en handelslivsutredning har tagits fram som berört delar av samarbetsnämndens resonemang. Övriga delar hanteras av staden på en övergripande nivå där det ingår i planeringen för exploatering på stadens mark att både planera för bostäder och arbetsplatser.

Gång- och cykeltrafik

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. 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 stadens gemensamma riktlinjer. Trafikkontoret anser inte att huvudstråket utmed kvarter F är ett ”illustrationsfel”. Kopplingen utmed kvarter F är en viktig lokal koppling vidare mot pendlingsstråket mot Gullmarsplan, Årstabron och Älvsjö. Kontoret anser därför att länken inte ska strykas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna med Årstafältet och att de önskar delta aktivt i det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena. Kontoret noterar även att de menar på att cykelvägnätet är attraktivt och kopplar an till nätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt. Apropå trafikkontorets synpunkter på den lokala cykelkopplingen utmed kvarter f påvisar stadsbyggnadskontoret att länken inte är tänkt att brytas och att syftet i genomförandet är att kopplingen ska tillskapas.

Parkering

Trafikkontoret påpekar att parkeringstalet för bil är satt till 0,45 platser per lägenhet vilket de anser är rimligt. Likaså ser kontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. För kvarter F har en bygg rätt inom etapp 4b lagts till för att kunna

erbjuda kvarteret parkeringsköp. Kontoret ser positivt på att planbeskrivningen nu anger att besöksparkering ska ske inom kvartersmark. 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. Kontoret ställer sig frågande till den föreslagna utformningen av cykelparkeringar i gata likt illustrationen ovan. Mer omsorg behöver läggas på utformningen. Cykelparkeringarna ska anläggas upphöjda från körbana/angöringsfickor för bil. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret i stort ser positivt på hur parkering har redovisats i planhandlingarna men ställer sig frågande till en specifik illustration som redovisar cykelparkering i gata på ett ej tillfredsställande sätt. Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att dialog förs med trafikkontoret under genomförandet angående detta och upplyser att detaljplaneförslaget inte förhindrar att utformningen ändras enligt trafikkontorets förslag.

Kulturmiljö

Stadsutvecklingsenheten bedömer att det är positivt att byggnadshöjden är anpassad mot Valla gårde för att skapa en väl avvägd övergång till det befintliga bostadsområdet. Däremot anser stadsutvecklingsenheten att den 9 våningar höga byggnaden som ska utgöra fond till det nya entrétorget (kvarter B) kan bli problematisk med sin närhet och snedvridna placering i förhållande till punkthusen i kvarteret Mysslingen. Stadsutvecklingsenheten menar att höjden och placeringen riskerar att skymma punkthusen och göra det svårt att utläsa Valla gårdens planform som utgår från ett öppet landskap.

Samfundet St Erik önskar återigen poängtera att den gällande detaljplanen från 2001 stipulerar en skyddszon på 50 m på vardera sidan om Göta landsväg. I planförslagen har skyddszonen minskats till endast 10 m från vägens mittlinje (omkring 7,5 m från vägkanten), vilket är fullständigt otillräckligt, vad än länsstyrelsen

må säga. Sammanfattningsvis finner Samfundet S:t Erik att Göta landsväg även fortsatt måste ges ett skyddsområde på minst 50 m på vardera sidan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar inte stadsutvecklingsenhetens synpunkter att den 9 våningar höga byggnaden riskerar att skymma de befintliga punkthusen och göra det svårt att utläsa Valla gärdes planform. Den nya bebyggelsen har medvetet placerats och formats för att särskilja sig från de befintliga byggnaderna för att på så sätt inte påverka läsbarheten i den befintliga intilliggande miljön. Stadsbyggnadskontoret noterar också att Samfundet St Eriks anser att en 10 meters skyddszon på vardera sidan om Göta Landsväg inte är tillräcklig och förespråkar ett avstånd på 50 meter. Stadsbyggnadskontoret delar inte den bedömningen och hänvisar till Länsstyrelsens bedömning att 10 meters skyddszon är i linje med vad som krävs för att fornlämningens läsbarhet och skydd från skada och slitage ska kunna erhållas.

Kollektivtrafik

Detta svar avger Region Stockholms trafikförvaltning tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). FUT önskar ha fortsatt dialog med Staden, avseende höjdsättning av entré samt avluftning med mer rörande öppningar till tunnelbanan så att lågpunkter kan undvikas och höga flöden inte riskerar att skada anläggningen vid kraftig nederbörd. FUT kommer att ta beslut om alternativ sträckning senast under Q1 2022. Blir det ett beslut om alternativ Öst kommer tunnelbanan sannolikt inte alls beröra detaljplanerna. Om tunnelbanan berör detaljplanerna önskas så kort genomförandetid som möjligt. Trafikförvaltningen ser gärna en fortsatt dialog rörande framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar och ser positivt på att trafikförvaltningen önskar ha en fortsatt dialog med Staden om tunnelbanans utbyggnad, framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall har följande synpunkter på aktuellt förslag till detaljplan. Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har en

prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation, dvs. stationär sopsug, bottentömmande behållare (underjordsbehållare) eller mobil sopsug ska väljas i första hand framför det manuella insamlingssystemet kärhämtning (soprum). SVOA ser därför positivt på att det planeras för en stationär sopsugsanläggning i området. Enligt Boverkets byggregler ska avståndet från entréer till avlämningsplats för flerbostadshus inte överstiga 50 meter för restavfallet. Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett miljörum för fastigheten och vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring kärthantering som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering. Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det i fastigheten möjliggörs för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. För verksamheter med större volymer matavfall som restauranger, storkök, caféer, livsmedelsbutiker och liknande kan matavfallskvarn till slut tank användas för en effektiv hantering. Ytterligare ett system för att omhänderta matavfall via avfallskvarn är att installera en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare, även kallad kombitank. För mer information, se stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering eller kontakta Stockholm Vatten och Avfall. Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatserna. Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

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.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets och Stockholm Vatten och Avfalls medskick till fortsatta planering och genomförande.

Tillgänglighet

Trafikkontoret 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.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets uppfattning om att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré men medger att planens komplexitet gör att vissa avsteg i undantagsfall kan komma att behöva göras.

Energiförsörjning

Hyresgästföreningen Sydost informerar om möjligheterna till återvinning av energi i spillvattnet. Ett av de sätten att arbeta hållbart med värdeskapande fastighetsförvaltningar är att återvinna så mycket som möjligt av byggnadens energi. Det gäller även för bostadsfastigheter med avseende på EU:s nya gröna taxonomi. Det finns ett svenskt system (Evertherm.se), där återvinning normalt mer än 90 % av den värmeenergi som lämnar byggnaden i spillvattnet, som kan återanvändas för uppvärmning 10-20 ggr om.

Stockholm Exergi anför följande till remissens besvarande:

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution: Ingen erinran. Stockholm Exergi upplyser även att de inte har några ledningar inom aktuellt detaljplaneområde och att samtal om nyförläggning hanteras i ledningssamordningen. Gällande undermarksanläggningar har de inget att erinra.

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och har följande synpunkter. För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio två nya nätstationer inom planområdet. Ellevios bedömning förutsätter att planerade nätstationer inom detaljplan för Årstafältet etapp 4b genomförs, samt att ny bebyggelse ansluter sig till fjärrvärme. I plankarta bör teknisk anläggning definieras med begreppet nätstation. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Se även bilagor för ytterligare information om Ellevios anläggningar. Ellevio områdesansvarig önskar tidig uppgift om planerade effekter för såväl byggkraft som

planerade permanenta anslutningar. Även planer för fordonsladdning behöver stämmas av med Ellevio. Ellevio önskar fortsatt inbjudan till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Ellevios önskemål om att elnätstation bör definieras som nätstation på plankartan. Planhandlingen revideras enligt Ellevios önskan. Kontoret noterar även Ellevios önskemål om delaktighet i fortsatt planering och genomförande.

Teknisk försörjning

Stockholm Vatten och Avfall har vid tidigare samrådsyttrande begärt ett u-område på 6+6 meter vid kvarter G för den större avloppsledningen som byggs i etapp 1. I tidigare plankarta har en del av byggnadsytan i den västra delen av kvarter G ritats över avloppsledningen. I det tidigare yttrandet begärde SVOA 6 meter från centrum av ledningen till byggnadsgräns, detta för att säkra åtkomst av ledning via spont. Måttet har, förutom i remissvar, tidigare kommunicerat med SBK. I den plankarta som nu är ute på granskning har byggnadsytan justerats, dock inte med de 6 meter som SVOA efterfrågat utan med 4,4 meter. Denna justering är inte tillräcklig och SVOA begär att byggnadsgränsen flyttas ytterligare 1,6 meter så att tidigare yttrande på 6 meter uppfylls. Se Bilaga 1. Detta är viktigt både för att säkerställa utrymme för att slå spont med även så att sponten kan slås med hanterbara risker för tredje man.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar SVOAs synpunkt att det är viktigt att spont och skötsel av ledning behöver kunna genomföras utan risker för tredje man. Kontoret inför därför inför godkännande en bestämmelse i plankartan som säkerställer att balkonger inte förhindrar skötsel i u-området.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Stockholm Vatten och Avfall har under granskning tagit del av Dagvattenutredning till detaljplan – Årstafältet etapp 4 a och b (Sweco Sverige AB, 2021) och Årstafältet – PM MKN Årstaviken (Sweco Environment AB, 2021), samt PM Dagvatten

Äppelknyckaren (kvarter H) (Bjerking, 2021) och Dagvattenutredning Årstafältet, Kvarter I (Geosigma, 2021). De dagvattenutredningar som SVOA har tagit del av är framtagna i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar. SVOA ser positivt på de justeringar och tillägg som har gjorts avseende de synpunkter som lämnades i tidigare samrådsyttrande. SVOA har inte haft möjlighet att studera de framtagna dagvattenutredningar för kvarter A, B, C, D, E, F och G. Detta då dessa inte finns med bland presenterade underlagen vid granskning. Det har därför varit svårt att avgöra utifrån de åtgärdsplaner som presenteras i Bilaga 1. om dagvattenhantering uppfyller det fördröjningsbehov som krävs för att uppnå stadens åtgärdsnivå. SVOA förutsätter att dessa nivåer har beaktats inom vardera kvarter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att Stockholm Vatten och Avfall inte har tagit del av vissa av kvarterens dagvattenutredningar under granskningen. De flesta av utredningarna togs fram under samrådet och gick att ta del av i samrådsdelen på stadens hemsida. Utredningarna visar att kvarteren uppfyller stadens fördröjningsbehov som krävs för att uppnå stadens åtgärdsnivå.

Luftkvalitet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att den tidigare synpunkten, beträffande luftkvalitet, i till granskningen har utretts tillfredställande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt.

Buller och vibrationer

Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar på att handlingarna överlag har förtydligats vad det gäller trafikbuller och lägenhetsutformningar. MHN anser dock att det kvarstår vissa frågor kring ljudmiljön som handlingarna bör förtydliga. För kvarteren (Ca, Cb, D, E, Bb) som angränsar till den Norra huvudgatan uppgår ekvivalent ljudnivå till 60-65 dBA. Detta innebär att lägenheter inte kan planeras fritt utifrån gällande förordning (2015:216). För att uppfylla förordningen måste lägenheterna planeras som genomgående med minst hälften av

bostadsrummen mot tyst sida, alternativt som lägenheter < 35 m². Detta, anser MHN, måste säkerställas på plankartan med planbestämmelse. Vid samråd ansåg MHN att bullerskyddsåtgärder mot trafikbuller från den Norra huvudgatan bör övervägas för detaljplanens Landsvägsspark. Nämnden noterade redan då att ljudnivån kommer att vara hög i Landsvägsparken och att för stora delar av parken bedöms ljudnivåerna överstiga 60 dBA ekvivalent ljudnivå och delvis kommer nivåerna att vara över 65 dBA. De beräknade höga ljudnivåerna hämmar vistelsevärdena avsevärt och det är t.ex. tveksamt om förskolor och skolor kan tillgodogöra sig Landsvägsparken som lämplig lekyta. I miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar på planprogrammet för Årstafältet påpekade nämnden vikten av en god ljudkvalitet för de parkområden som människor kommer att kunna besöka för bl.a. rekreation. En bedömd lämplig ljudnivå var enligt nämnden cirka 50 dBA i ekvivalentnivå. Naturvårdsverket anser att det i rekreatiomsområden i tätort bör eftersträvas en ekvivalentnivå om 55 dBA för vardagsmedeldygn. I stadens åtgärdsprogram mot buller för år 2019-2023 anges, som långsiktigt mål och som stadens syn på vad som är en god ljudmiljö, 45 dBA som ekvivalentnivå för större rekreatiomsområden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser behov av att trafikbullerförordningens bestämmelser läggs in i plankartans bestämmelser. Då förordningen gäller oavsett om de står med på plankartan eller inte ser kontoret det inte som nödvändigt att föra in bestämmelserna på plankartan. Kontoret noterar även att nämnden föreslår bullerskyddande åtgärder intill Landsvägsparken och påvisar att åtgärder av detta slag är planerade att fortsätta studeras i genomförandet av detaljplanen i syfte att förbättra ljudmiljön.

Risk – översvämning

Länsstyrelsen påpekar att det i skyfallsutredningen (SWECO, 2021-09-10) finns åtgärder för att hantera skyfallsproblematiken som inte regleras i plankartan. Det gäller kopplingen mellan gata och dike, där det bland annat nämns att det är viktigt att inte övergången mellan huvudgatan och diket blockeras. För att säkerställa denna funktion som nämns i skyfallsutredningen med en övergång mellan dike och huvudgata ska det beskrivas tydligt i planbeskrivningen och om möjligt regleras i plankartan. Om övergången mellan dike och huvudgata inte fungerar som avsett finns risk att vatten dämmer upp på gatan. Detta kan påverka regleringen b2 som bland annat gäller färdigt golvnivå samt innebära att framkomligheten

begränsas. Planhandlingarna behöver därför även kompletteras så att det framgår att utryckningsfordon kan ta sig fram i området vid kraftiga skyfall.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkter gällande skyfallsåtgärder och kompletterar inför godkännande planhandlingarna med en planbestämmelse på plankartan och förtydliganden i planbeskrivningen enligt Länsstyrelsens önskemål.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras:

- Närheten till riksintresset Södra Länken och kraven på att riksintresset inte påverkas står i konflikt med nyttan att planera en stadsdel nära befintlig infrastruktur.
- Årstafältet planeras utifrån stadsdelsperspektivet vilket har gett möjligheter att lösa problem som t.ex. skyfallshanteringen på en övergripande nivå men detaljplanerna antas och området byggs ut i etapper vilket göra att alla system inte kan byggas klara med en gång. Detta skapar svårigheter att säkerställa åtgärder i planskedet.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Planbestämmelse T1 under rubrik allmän plats ändras till bestämmelse GENOMFART.
- Planbestämmelse, markreservat g1, tas bort från plankartan och kompletteras med ett förtydligande i planbeskrivningen om att rättighet för enskild infart ska tillskapas.
- Planbestämmelse, markreservat g2, kompletteras med ett förtydligande att reservatet syftar till att en underjordisk anläggning ska kunna tillskapas.
- Användningsgräns vid markreservat u ersätts på plankartan med en egenskapsbestämmelse.
- In- och utfartsförbud regleras i plankartan för att möjliggöra infart och utfart till förskolan under genomförandet.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med administrativa justeringar och förtydliganden i enlighet med lantmäteriets förslag på ändringar.
- Benämningen teknisk anläggning ändras till nätstation på plankartan.

- Planbestämmelse som reglerar lägsta balkonghöjd ovanför u-område läggs till i plankartan.
- Planbestämmelse om att utformning av allmän plats intill skyfallsrännan inte får försvåra för vattenflödet läggs till på plankartan.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med förtydliganden om hur utryckningsfordon kan ta sig fram vid kraftiga skyfall.
- Delar av planbeskrivningen kompletteras med förtydliganden om hur tekniska åtgärder krävs hos vissa kvarter för att hantera buller.
- Planbestämmelse införs på plankartan som reglerar att rot-skydd krävs för trädplanteringar ovanpå Södra länken.

Under/efter granskningen har sju behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under granskningen:

- Utfartsförbud tas bort från kvarter Hs norra sida för att möjliggöra infart för räddningstjänst.
- Användningsbestämmelsen för kvarter H ändras i den södra delen av kvarteret till B1 för att möjliggöra för stadsradhus.
- Byggrätten i kvarter Bb justeras så att huset blir något slankare.
- Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av hur varuleveranser är tänkta att ske till de olika verksamheterna inom planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med siffror på antalet kvadratmeter per gård i relation till bostadskvarterens lägenhetsantal.
- Justering av planområdesgräns vid Älvkällevägen för att bättre samspela med ombyggnaden av gata.

Förändringarna som föreslås inför godkännandet är av förtydligande karaktär och/eller av redaktionell karaktär. Stadsbyggnadskontoret anser därför inte planen måste sändas ut på ny granskning.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna Lina Axelsson
planchef

Ola Grimell
stadsplanerare