



Lotten Backström
Trafikplanering
08-508 262 15
lotten.backstrom@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-04-19

Programsamråd för Årstafältet. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

Stockholmsregionen växer och år 2030 beräknas staden ha närmare en miljon invånare. I förslaget till översiktsplan för Stockholm, godkänd av Kommunfullmäktige den 15 mars 2010, pekas Årstafältet ut som ett av stadens nya stadsutvecklingsområden. Exploateringen innehåller cirka 3800 – 4000 bostäder och 130 000 kvm verksamheter, kontor och service.

Trafikkontoret efterfrågar en helhetssyn gällande Årstafältet och framtida exploateringar, så som Gullmarsplan, Slakthusområdet, Globen, Arenan och Årstastråket, då de påverkar hela trafiksystemet. I exploateringsprojektet Årstastråket omgestaltas Johanneshovsvägen från dagens fyra körfält till två körfält, något som kontoret inte anser är möjligt ur framkomlighetssynpunkt.



Kontoret kräver en fördjupad trafikanalys som innefattar även de framtida exploateringarna, Gullmarsplan, Slakthusområdet, Arenan och Globen för att studera vilka effekter de sammantaget får på det primära vägnätet. Då dessa exploateringar ytterligare kommer att öka trycket på trafiksystemet i området.

Programmet slår fast att stadsdelen ska gynna cykeltrafik, vilket kontoret anser är positivt. Utmaningen är nu att omsätta detta i praktiken och göra cykelstråken sammanhängande, gena, säkra och rymliga.

Vidare bör gångstråk, gaturummens disposition och bredd, kollektiva färdmedel, parkeringsbehov, placering av skola, avfall och drift och underhåll studeras vidare i planarbetet.

Kontoret anser att en prioriterad fråga är att förbättra kollektivtrafiken från området och då speciellt från Östberga och Årstafältets västra delar. En ökad andel kollektivtrafikresenärer minskar belastningen på trafiknätet och en förbättrad kollektivtrafik i området ökar även attraktiviteten för boende.

Utvecklingen och gestaltningen av landskapsparken och utformningen av de offentliga rummen som gator, stråk, torg och platser i samarbete mellan berörda förvaltningar är betydelsefullt för projektets framgång.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett programförslag gällande Årstafältet som innebär att en ny stadsdel byggs som knyter ihop kringliggande områden med varandra och skapar en sammanhängande och levande stadsbygd. Årstafältet stora parkområde skall utvecklas enligt förslaget till en 30ha stor attraktiv landskapspark.

Remisstiden går ut den 31 mars 2010 men har förlängts till 19 april för att trafik- och renhållningsnämnden skall få möjlighet att ta ställning till förslaget.

Bakgrund

Stockholmsregionen växer och år 2030 beräknas staden ha närmare en miljon invånare. Det finns en stor enighet att tillväxten är positiv för Stockholm och att

staden ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt. I förslaget till översiktsplan för Stockholm, godkänd av Kommunfullmäktige den 15 mars 2010, pekas Årstafältet ut som ett av stadens nya stadsutvecklingsområden. Årstafältet ingår i den centrala stadens utvidgning, med ett strategiskt läge mellan Liljeholmen/Årstadal i väster och Gullmarsplan och Hammarby Sjöstad i öster. I översiktsplanen beskrivs Årstafältet som en nod i det växande Stockholm, med en ny hållbar stadsdel och park i världsklass. Vikten av att den nya stadsdelen länkas samman med omkringliggande områden betonas särskilt.

I augusti 2007 fick stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret i uppdrag av stadsbyggnads- respektive exploateringsnämnden att utreda en ny stadsdel på Årstafältet samt att anordna ett arkitekt- och stadsbyggnadsuppdrag. Stockholm stad bjöd under våren 2008 in arkitekter från hela världen till en internationell arkitekttävling.

Vinnarna utsågs till Arkipelag, framtaget av ett franskt lag bestående av arkitektkontoret Archi5, landskapsarkitektkontoret Michel Desvigne, och miljökonsulterna Elioth/Isis Group.

Juryns utlåtande lyfte fram förslagets varierande kvartersstruktur och den tydliga stadsfront med en sydvästvärd parkbrygga som ”ger den nya bebyggelsen ett självklart eget uttryck och en omisskännlig identitet”. Juryn pekade även på ett antal punkter i förslaget som behövde vidareutvecklas och förbättras. Framförallt behövde kopplingen mellan omkringliggande områden och den nya stadsdelen förbättras samt att utveckla idéerna för den stora parken.

Programförslaget

Under 2009 har staden, tillsammans med det vinnande laget, bearbetat förslaget utifrån stadens mål och juryns synpunkter. Det bearbetade förslaget utgör en utgångspunkt för programmet för detaljplan gällande Årstafältet. Exploateringen innehåller ungefär 3800 - 4000 bostäder och 130 000 kvm verksamheter, kontor och service. Programmet för detaljplan syftar till att sammanlänka intilliggande områden, genom att bebygga Årstafältet och utveckla befintligt parkområde.



Figur 1, programförslaget

Kollektivtrafik

Årsta och Valla gårde har idag bra kollektivtrafikförbindelser tack vare tvärbanan, pendeltågstrafiken i Årstaberget och bussar. Pendeltågen kommer även få ökad turtäthet i samband med den nya tågtunneln under Stockholm, Citybanan. Det finns dock få bussar som knyter ihop Årsta och Östberga. Boende i Östberga upplever stora brister i kollektivtrafiken med låg turtäthet, långa restider, begränsade målpunkter och få turer kvällstid.

SL utreder möjligheten att använda sig av direktbusslinjer mot Hornstull och Skanstull, vilka skulle förbättra kollektivtrafikförbindelsen från Östberga och Årstafältets västra delar. Detta är en avgörande faktor för att området ska fungera trafikmässigt och bilresandet minska. Det studeras även en förlängning av lokalbusslinjer mot Svedmyraplan, vilket skapar nya bytesmöjligheter till tunnelbanans Hagsätragren och gör parken lättare att nå från stora delar av söderort.

Trafiknät

Årstafältet är omgivet av flera stora infrastrukturstråk med höga trafikflöden. Huddingevägen och Åbyvägen är viktiga anslutningsvägar till Södra länken och är tidvis hårt trafikerade. Även Årstabergsvägen och Sockenvägen har höga flöden. Johanneshovsvägen blir en viktig entré till Årstafältet och är tänkt i projektet Årstastråket omgestaltas till en stadsgata, med ny bebyggelse och färre körfält.



Figur 2, Områdesbild

Trafiken till och från området fördelas ut på det befintliga nätet via tre nya anslutningspunkter som skapas norrut, mot Sandfjärdsgatan, Åmänningevägen och Johanneshovsvägen samt de befintliga anslutningarna till Huddingevägen och Åbyvägen.

En trafikanalys har genomförts för att beskriva trafikfunktionerna och de trafikala konsekvenserna av den planerade bebyggelsen av Årstafältet. Trafikkontoret har deltagit i framtagandet av trafikanalysen.

Stadsmiljö och park

Årstafältet är en av sex parker/friområden som förvaltas av trafik- och renhållningsnämnden. Trafikkontoret fick ansvaret för fältets skötsel från 2006 och har bland annat arbetat fram ett skötselprogram som tillämpas av upphandlad entreprenör.



En viktig framgångsfaktor för programmet som helhet är utvecklingen av den stora landskapsparken. Upplevelsen av livskvaliten i den nya stadsdelen påverkas i hög grad av hur de offentliga rummen formas och möbleras; mindre parker, torg, platser och hur gröna stråk binder samman dessa på ett intressant sätt. Det är också viktigt att arbeta med vegetationen i slanka parkstråk och kilar mot landskapsparken och kringlandet för att förankra stadsbygden i omgivningarna.

Trafikkontorets synpunkter

Programförslaget skapar en god förutsättning för att koppla samman den nya stadsdelen med intilliggande områden.

Trafikkontoret bedömer att planerad utbyggnad av Årstafältet kommer att ha en omfattande påverkan på gatutrafiksystemet. Kontoret tar därför upp några nyckelfrågor som bedöms angelägna att studera i det kommande planarbetet för Årstafältet med avseende på aktuella exploateringar i Söderort.

Stadsmiljö

Det är oerhört viktigt att den planerade bebyggelsen verkligen blir stadsmässig med höga arkitektoniska ambitioner. Det ställer stora krav på den kommande planeringen och genomförandet och att ambitionerna upprätthålls längs hela processen. I planeringen av bebyggelsen kan ändå en anpassning ske till befintlig terräng och naturförutsättningar.

I programmet anges att både huvudgator och lokalgator skall vara trädplanterade. Detta bör ske med noggrant övervägande. Bearbetning av gatornas breddmått och disposition så att de blir vackra, stadsmässiga, funktionella och välfungerande i den nya bebyggelsen är viktiga aspekter i vidare planering.

Trafik

Trafikkontoret anser att trafiksituationen på det primära trafiknätet i hela Söderort måste bedömas utifrån en helhetssyn, med tanke på framtida närliggande exploateringsområden, såsom Arenan, Slakthusområdet, Globen och Gullmarsplan. Stora exploateringar som dessa påverkar gatunätet i en större utsträckning än bara i närområdet och kommer ytterligare att öka trycket på trafiksystemet i området.

Gullmarsplan har en förväntad exploatering på 5000 bostäder och 10 000 arbetsplatser och ett tidigt antagande gällande Slakthusområdet och Globen är att det kommer att byggas 2000 lägenheter och 130 000 kvm för handel. Arenan

kommer även att påverka trafiksystemet vid evenemang till mestadels på kvällar och helger.

Gullmarsplan och Slakthusområdet ingår i den så kallade Söderortsvisionen och är utpekade som viktiga utvecklingsområden enligt den nya översiktsplanen. Trots att omfattningen av dessa exploateringar i dagsläget är osäkra måste kontoret ändå ta höjd för de trafikmängder som kommer att alstras i projekten.

En viktig länk i trafiken är Johanneshovsvägen som enligt stadsbyggnadskontoret kommer att bli en viktig entré till Årstafältet. Utmed Johanneshovsvägen planeras exploateringen Årstastråket, som har en planerad exploatering på 1500 lägenheter och 48 000 kvm handel. Detaljplanen för en del av Årstastråket är under mars månad på remiss hos trafikkontoret. I detaljplanen för Årstastråket har det föreslagits att Johanneshovsvägen ska omgestaltas till en stadsgata och minskas från dagens fyra körfält till två körfält.

Det har i projektet genomförts gemensamma trafikanalyser för Årstastråket och Årstafältet där det framgår att projekten fullt utbyggda alstrar cirka 17 000 fordon per dygn på Johanneshovsvägen. Ett tidigt antagande gällande trafikprognoser för Slakthusområdet och ett utbyggt Globen är att det kommer att tillkomma ytterligare cirka 8000 fordon per dygn på Johanneshovsvägen. Detta innebär att det kommer att färdas 25 000 fordon per dygn på vägen. Då är inte två körfält möjligt ur framkomlighetssynpunkt, särskilt som sträckan även föreslås få busshållplatser med rak kantstenslinje.

Johanneshovsvägen är en viktig länk för trafiken till och från Årstafältet och även för kollektivtrafikresande med buss mot Gullmarsplan. Att strypa förbindelsen på Johanneshovsvägen genom Årstastråkets planering och även tillkommande exploateringar är alltså inte något kontoret anser vara godtagbart.

I trafikanalysen över Årstafältet finns ett antal korsningar som kapaciteten har beräknats för vid fullt utbyggt fält. Analysen visar att korsningarna är på gränsen till att överbelastas redan vid ett fullt utbyggt Årstafält, exempelvis Huddingevägen – Sockenvägen som får en belastningsgrad på som mest 0,96. Om belastningsgraden överstiger 1,0 innebär det att fler fordon ankommer i korsningen än vad som kan avvecklas. Vid ytterligare trafik i korsningen finns det inte någon extra kapacitet att ta av, vilket kommer att leda till köer.

När staden och regionen växer, växer även resbehoven. Det är tveksamt att det totala transportsystemet i form av vägar och spår verkligen kommer att kunna



byggas ut och trimmas i sådan takt att det korresponderar mot en ökad resefterfrågan. Det är därför viktigt med en helhetssyn på det primära trafiknätet och alla planerade exploateringen så att inte en för snäv syn beträffande trafik och gatunät i ett exploateringsprojekt gör att flaskhalsar skapas som sedan kommer att innebära svårigheter för kommande exploateringar och den regionala framkomligheten.

I samarbete mellan Vägverket, SL och staden kring det primära regionala vägnätet har en analys gjorts av situationen med alla planerade exploateringar år 2017. Den sammanlagda effekten av befolkningsökningen och ökat resande innebär att belastningen på det primära nätet kommer att öka. Södra länken kommer att utnyttjas upp till sitt kapacitetstak och trafikbelastningen på ytnätet öka.

Kontoret bedömer att man måste utföra en fördjupad trafikanalys i vilken de framtida exploateringar inräknas för att studera vilka effekter de kommer att ge på gatunätet och eventuella åtgärder som kan komma att behövas.

Årstafältet park

Regional betydelse

I ÖP99 fastslogs att Årstafältet hade stor regional betydelse som friområde motsvarande Gärdet på Djurgården eller Järvafältet i Västerort. Årstafältet kan förväntas ha en sådan roll i fortsättningen och utgöra ett viktigt rekreativsmål med stort upptagningsområde. Det är viktigt att man inte fyller fältet med verksamheter så att känslan av "storslagen" landskapspark försvinner. Balansen mellan öppenhet och rumslighet måste studeras vidare. De fria ytorna på t ex Gärdet (Norra Djurgården) och dagens Årstafält uppskattas av många för sin rymd och inneboende möjligheter till olika aktiviteter med möjligheter för många människor att samlas. I programmet nämns att den nya stadsdelen blir en knutpunkt i söderort. Detta måste även gälla landskapsparken.

Struktur och innehåll på fältet

Gångvägarnas placering och utformning måste studeras vidare liksom cykelförbindelserna. Många gångstråk uppstår spontant och en del kan permanentas efter hand. Man bör vara försiktig med att investera i ett nät av gångvägar inne i skogklädd mark som programmet föreskriver. Den övergripande strukturen på fältet och placering och utformning av fältets öppna delar är viktiga att studera vidare eftersom många intressen skall samsas på ytorna.

I den sydöstra halvan av fältet kan förslaget upplevas som splittrat med en rad funktioner och aktiviteter utlagda med svaga inbördes sammanhang och tveksam

praktisk hänsyn till behov av logistik. Utöver detta kan vegetationen upplevas slumpvis utströdd i grupper utan förankring i topografi eller i en greppbar struktur. Visionen behöver bearbetas och bärande gestaltningsidéer forma naturliga sammanhang mellan vegetation och de funktioner som staden väljer att utveckla vidare.

En stadsbondgård på fältet som föreslås i programmet är tveksam om det går att realisera från praktisk och ekonomisk synpunkt vad gäller investering och drift. Däremot en mindre verksamhet, typ 4H-gård med smådjur och café skulle kunna fungera väl.

Verksamheter behöver transporter och logistik

Evenemang, festivaler, konserter, idrottsevenemang, kolonilotter, 4H-verksamheter, caféer mm är alla verksamheter som kräver logistik i olika form av körvägar, parkeringsplatser, el, vatten och sophantering. En del evenemang är av tillfällig art och där kan behovet av p-platser lösas provisoriskt vid aktuellt tillfälle. Annat är mer permanent och kräver omsorgsfulla överväganden kring placering och lämplighet för att inte krocka med fältets parkfunktioner.

Gröna stråk

I programmet anges att gröna stråk i form av gatuträd, förgårdsmark eller dagvatten skall förbinda parken med bebyggelsen. Ett kraftfullare grepp med smala parkstråk som utgår från fältet över aktivitets- och parkbryggor in i bebyggelsen på några ställen med hög exploateringsgrad skulle skapa välgörande förankring av bebyggelsen mot fältet.

Parktorget

Parktorget måste ges en skala, utformning, innehåll och vegetationsbehandling som gör det attraktivt att vistas på. Som det redovisas i programmet finns det viss risk för att det kan bli allt för stort och obefolkat, att det blir ett av dessa kalla och blåsiga förortstorg som inte är förenliga med stadsmässighet och folkliv.

Aktivitetsbrygga och Parkbryggan

Mellan själva fältet och bebyggelsen i väster ligger aktivitetsbryggan. Den utgör ett område för spontanaktiviteter med olika typer av bollplaner och lek/sportytor som framförallt vänder den sig till barn och ungdom. Utvecklingen av aktivitetsbryggans olika funktioner kan ske i etapper vartefter behov uppstår. Det är dock viktigt att ett hållbart ramverk finns som håller ihop bryggan gestaltningsmässigt. I förslaget utgör den en väldigt skarp och distinkt gräns mellan bebyggelse och park. Fältet skulle med fördel kunna nå in i bebyggelsen



med gröna ”fingrar” i form av fåtal smala parkstråk i siktlinjer som skapar kontakt med fältet inne i bebyggelsen. Detta ger också möjlighet att bygga mer stadsmässigt men ändå skapa en mycket god parkkontakt. Avståndet från Östberga och gamla Årsta ut till fältet skulle kunna bli kortare. Det är just kontrasten mellan hög exploatering med spännande arkitektur och slanka parkstråk som skapar en intressant stadsupplevelse.

I nordost mot Årsta ligger parkbryggan. Även här skulle bebyggelsen må bra av att gröna parkstråk flikades in från Årstafältet på något ställe i den täta bebyggelsen. I detta resonemang är det också viktigt att parkbryggan får en varierad bredd, uttryck och nyanseras i mötet mellan fält och bebyggelse. Ett positivt inslag i förslaget är gångbro över Huddingevägen.

Valla å och dammen

Parkbryggans koppling mot Valla å är intressant men ställer också krav på flödena i ån för att det inte skall bli stillastående och illaluktande vatten under torrperioder. Det är en fördel att slänterna i Valla å görs flackare, mer tillgängliga och nyanserade med varierande slänkrön och vegetation. Att vatten som tema på fältet finns med i förslaget är positivt i sammanhanget.

Göta Landsväg

Norr om Valla å ligger Göta landsväg inne bland ny bebyggelse i en grön esplanad flankerad av gator på båda sidor. Den arkeologiska skyddszonen minskar. Det skulle vara önskvärt att detta historiska lager omhändertogs med mer respekt i förslaget. T ex bör man betänka om inte exploateringen söder om landsvägen mot Valla å, kan upplevas som onödigt okänslig i helhetsbedömningen av projektet. Landsvägen skulle kunna ligga fritt mot parken på en sida och fältet med många blommande kulturväxter och den gamla pilallén bevaras.

Kolonilotter

Kolonilotterna bör inte ligga så utspridda över fältet i fyra områden och så centralt placerade som de är redovisade i förslaget beroende på den biltrafik i form av transporter de medför. I anslutning till lotterna behövs också ytor som uppfattas som skräpiga i form av kollektiva komposter, trädgårdsavfall och mindre depåer för olika behov. Erfarenhetsmässigt vet man att t ex på Järvafältet utgör biltrafiken knuten till kolonilotterna ett stort problem för gående och cyklister. Antalet kolonilotter bör också betänkas eftersom ianspråktagandet av marken, om än aldrig så trevligt inslag, kan skapa intressekonflikt med många nya parkbesökare. I förslaget är antalet lotter betydligt fler än de som finns i dag.

Vegetationsbehandling

På fältet föreslås träd- och buskdungar med förebild i mäljarlandskapet. De formar en arkipelag som styckar upp fältet i många små ytor. Detta sätt att bygga vegetation kan upplevas som främmande. Mäljarlandskapets vegetation är starkt knutet till topografi med skogbevuxna steniga kullar och höjdparter mellan dalgångar och stråk av odlingsbar jord. Fältets plana yta knyter an till odlingslandskap och betesmarker. Att arbeta med vegetation är viktigt för att skapa lä och rumslighet men bör ske i stråk och band av läplanteringar som bryter vinden och formar rum med vackra proportioner. Vindbrytande planteringar kan byggas som bryn med inslag av blommande buskar och träd. Dungar utgör ett sparsmakat komplement. Det är betydelsefullt att vegetationen anläggs på rätt sätt med tanke på framtida skötselkostnader.

Bullervallen

I förslaget redovisas en vegetationsklädd bullervall mot Huddingevägen som skall ansluta mot Kvarnbacksskogen i söder. Bullervallen kan enbart realiserar i vissa delar och med begränsad höjd p.g.a. mycket dåliga geotekniska förhållanden, framförallt ett avsnitt i höjd med Valla å. För att skapa bullerskydd krävs att man arbetar med skärmlösningar i vissa delar av sträckan.

Tidsplan, skötselprogram och skötsel

Det är oerhört viktigt att tillräckliga resurser satsas på utveckling av parken i ett tidigt skede. Dels för att parken skall kunna utgöra en attraktiv målpunkt för befintliga boende men också utgöra draghjälp för stadsutvecklingen i bebyggelsen. Många av de kvaliteter som eftersträvas i programmet måste skötas fram över tid. När det gäller den högre vegetationen kan det röra sig om insatser som gallringar och kompletteringar under 20-25 års tid för att nå önskat resultat. Utarbetande av skötselprogram är en viktig del av den kommande planeringen. Skötseln av fältet måste vara hållbar och ekonomiskt rimlig. Stora ytor måste kunna skötas extensivt med slätter eller bete. Det finns risk att detta kan komma i viss konflikt med programmets intentioner att göra fältet till en aktivitets- och evenemangspark. En idé kan vara att satsa på den intensiva markanvändningen med aktiviteter och evenemang i nära anslutning till parktorget och aktivitetsbryggorna och fältet lämnas mer att vara ett område för fria aktiviteter och naturupplevelse. Det innebär också att intressanta kontraster skapas mellan intensivt skötta parkytor och mer extensivt skötta ytor som rymmer ett rikt djur och växtliv.



11-mannaplan för fotboll

Den föreslagna fullstora fotbollsplanens placering i förslaget måste studeras noga. Den är inplacerad i en skogbevuxen norrsluttning och inom ytan är nivåskillnaden ca 5m. Därtill kommer behov av p-platser, omklädningsrum och andra servicefunktioner i nära anslutning till bollplanen som inte redovisas i förslaget. Även dessa kommer att hamna inom starkt sluttande mark.

Skola

Kontoret anser att det är viktigt att i tidigt skede undersöka placeringen av skolor och förskolor. Skolor bör ej placeras vid huvudgator av trafiksäkerhetsskäl. Placeringen bör även planeras så att trafiken intill minimeras och trafiksäkerheten bör även ses över i de närmsta kvarteren. I det fortsatta planarbetet bör även avlämningsplatser till skolor studeras.

I programmet är skolan placerad så att skoleleverna måste korsa en huvudgata för att komma till Årstafältet. Idag är det stora problem, exempelvis på Sjöstadsskolan, Hammarby sjöstad, som har en liknande placering på en huvudgata invid Lumaparken. Denna problematik vill kontoret undvika i Årstafältet.

Gång

Årstafältet har ett centralt läge och goda förutsättningar för att utvecklas till en stadsdel där det är naturligt att promenera, ta cykeln eller resa kollektivt. En förutsättning för detta är att i planarbetet planera för lättorienterade och gena gångstråk. Gångstråken är även viktiga att planeras så att de upplevs som trygga att vistas i. Viktiga målpunkter är bland annat Årstaberget och tvärbanan.

Cykel

Kontoret anser att det är positivt att programmet slår fast att stadsdelen ska gynna cykeltrafik och lyfter fram vikten av goda förhållanden för cykeltrafik, såväl i/genom området som till/från området. Utmaningen är nu att omsätta detta i praktiken och ge utrymme för detta i de detaljplaner som ska fastläggas framöver.

För att åstadkomma en stadsdel med stark cykeltrafik krävs ett genomtänkt, sammanhängande, gent, säkert och rymligt cykelvägnät. Vill man att även yngre och äldre ska kunna cykla skall systemet på huvudgatunätet vara separerat från biltrafik. Valet mellan cykelfält alternativt dubbelriktad/enkelriktad cykelbana är något som bör studeras vidare i planarbetet.

De idrottshallar, kulturhus och bibliotek som planeras i området behöver rymliga och attraktiva cykelparkeringar. Likaså bör planeras för besöksparkeringar vid bostadsentréerna. Det är viktigt att dessa parkeringar utformas på ett säkert och tryggt sätt och att de måste finnas i tillräcklig omfattning. Cykelparkeringsnormer och utformningar finns framtagna i kontorets handbok "Cykelparkering i staden".

I trafikanalysen finns ett kapitel om cykeltrafik (sid 20). "Översigtskartan för befintliga cykelstråk och klassificering av gc-passager" tycks inte riktigt stämma överens med den beskrivande texten till vänster vad gäller de regionala cykelstråken. Vidare saknas resonemang kring framkomlighet och genhet på de nya cykelstråken, två mycket viktiga aspekter för att öka cyklingen.

Parkering

Parkeringstalet är i programmet angett till 0,7. Behovet av parkering bör utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Kollektivtrafik

Exploateringen på Årstafältet får ett bra kollektivtrafikläge med tanke på tvärbanan, pendeltåget vid Årstaberget och den framtida citybanan.

Kontoret anser att en prioriterad fråga är att förbättra kollektivtrafiken från området och då speciellt från Östberga och Årstafältets västra delar. En ökad andel kollektivtrafikresenärer minskar belastningen på trafiknätet och en förbättrad kollektivtrafik i området ökar även attraktiviteten för boende.

Avfall

Trafikkontoret förordar att modern avfalls- och återvinningsteknik eftersträvas så att hållbara kretslopp samt trafiksäkra miljöer kan skapas. Erfarenheter om hantering av avfall och återvinningsmaterial som förvärvats i stadsutvecklingsområdet Hammarby Sjöstad och miljöprofilområden som Norra Djurgårdsstaden kan med fördel ligga till grund för planeringen av Årstafältet. Det är också viktigt att stadsutveckling som direkt angränsar till Årstafältet t.ex. Årstastråket får möjlighet att ansluta till eventuell infrastruktur för sopsug o.d. Området angränsar också till en av stadens få Återvinningscentraler vilket är en utvecklingsbar kvalitet i perspektivet hållbar livsstil. Trafikkontoret önskar utreda att Återvinningscentralen vid Östberga ska ligga kvar. Kontoret verkar för att Östberga ÅVC ska kunna utvecklas till en modern anläggning för en fortsatt drift även efter 2014.



Avfall ingår som en del i kretsloppet. EU:s avfallsdirektiv, som anpassas för svenska förhållanden, föreskriver att den s.k. avfallstrappan efterlevs. Avfallstrappan anger att avfall i första hand ska minimeras, därefter återbrukas, återvinnas som material och i form av energi, samt att så liten andel som möjligt ska läggas på deponi. Insamlingssystemen för avfall och material som ska återbrukas alternativt återvinnas måste göras trygga och funktionella samt inbjuda till användning på rätt sätt för att få bästa möjliga renhet och kvalitet på avfallsråvaran.

Utvecklingen på avfallshanteringsområdet går från manuell hämtning mot maskinell hämtning. Maskinell hämtning är att föredra av flera olika skäl, bl. a. säkerhetsaspekter, arbets- och miljöaspekter samt bekvämlighet för användarna. Exempel på system för maskinell hämtning som används i Stockholm är:

- stationär sopsug
- mobil sopsug (stationär sopsug är här att föredra)
- krantömd behållare (ovan eller under jord)
- konventionell containerhantering

Det läggs ett stort ansvar på boende och verksamheter där avfall alstras. Erfarenhet visar att människor som motiveras till att göra rätt, vid hantering av sitt uppkomna avfall, gör det i stor utsträckning. Systemen för återbruk och återvinning måste därför underlätta för en hållbar hantering.

Grovavfall

Grovavfall ska kunna sorteras och avlämnas i fastigheten eller dess närhet inom 200 m från bostadsentrén. Trafiksäker hämtning måste göras möjlig.

Maskinell insamling

Med tanke på den planerade byggelsens täthet och omfattning kan en lösning med stationär sopsug vara ett lämpligt system. En stationär sopsugsanläggning kan utformas så att både bostäder och verksamheter kan anslutas inom hela planområdet. Flera olika avfalls- och återvinningsfraktioner kan samlas in med sopsug. Restavfall (soppåsen) och olika lättare återvinningsfraktioner kan hanteras. Glas bör undvikas då det sliter hårt på rören.

Lämplig plats för en sopsugsterminal måste avsättas tidigt i planeringen. Denna plats måste ligga åtkomlig för såväl tömningsfordon som service. Sopsugsrören kan integreras i infrastrukturen på samma sätt som t ex vatten- och avloppsledningar.

Maskinell hämtning innebär färre transporter med sopbilar inom området och en betydligt rationellare hantering, både avseende transporter och arbetsmiljö.

Trafikkontoret rekommenderar att en grupp sammanställs för att planera de hållbara systemen för avfall i området.

Drift och underhåll

Det är viktigt att i fortsatta arbeten tänka på de driftkostnader som kommer att uppstå i samband med projektet. Kontoret förutsätter att de val av material och utformning gör att kostnaden för drift och underhåll hålls låg. God framkomlighet för driftfordon och utrymme för snöupplag måste även beaktas i den fortsatta planeringen.

Upplåtelse

Det är viktigt att bibehålla större ytor av offentlig platsmark för att tillgodose medborgarnas och entreprenörernas möjlighet att nyttja fältet vid tillfälliga aktiviteter, såsom evenemang, tillfällig försäljning, event, festivaler, musikevenemang osv. Då bör man tänka på att det kommer krävas tillgång till el, vatten, transportväg och dylikt.

Tillgänglighet

I programmet anges att i den nya stadsdelen kommer tillgänglighetsfrågorna studeras och analyseras närmare med stöd av stadens handbok ”Stockholm – en stad för alla”. Det har även tagits fram ett handikappolitiskt program samt mer konkreta riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö. Trafikkontoret föresätter att Årstafältet planeras för full tillgänglighet för funktionshindrade.

Programmets utformning

I programmet saknas en tydlig redovisning i form av plankartor eller plankarta-flygfoto där det tydligt går att utläsa vilka ytor och i vilken omfattning befintlig landskapspark med omgivning tas i anspråk för den kommande stadsutvecklingen. Det gör uppgiften svåröverblickbar och svårbedömt att värdera hur exploateringen tar hänsyn till befintliga värden. I programmet nämns ingenting om dagens skötsel av Årstafältet. Trafik- och renhållningsnämnden lägger ner resurser för att sköta fältet som landskapspark med intensivt skötta gräsytor för bl a sportaktiviteter och stora extensiva ytor som slåttas. År 2007 utarbetade Trafikkontoret ett skötselprogram för fältet som bland annat innebär att där det tidigare var otillgängliga tistelmarker finns idag en attraktiv ängsflora.

Odling av solrosor, lin och andra växter som är attraktiva för människor och fåglar sker också.



Figur 3, Informationsskylt på dagens Årstafält

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut