



Handläggare: Kjell Engvall
Region Ytterstad
Markbyrån
Tel: 508 260 61
kjell.engvall @ gfk.stockholm.se
Jan-Erik Hollander
Inger Sandberg
Park- och gatubyrån
Dnr 03-512-2042

2003-08-14

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Ny bebyggelse i Årstastråket inom stadsdelen Årsta i Stockholm.
Remiss av programförslag.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på stadsbyggnadskontorets remiss.
2. Gatu- och fastighetsnämnden förlänger markanvisningarna till JM AB, SBC Mark AB och AB Familjebostäder avseende 1000 lägenheter inom Årsta 1:1 från Bolidenplan och västerut samt till JM AB avseende 110 lägenheter öster om Bolidenvägen med fyra år från nämndens beslut.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett programförslag för ny bostadsbebyggelse i Årstastråket inom stadsdelen Årsta för besvarande senast den 19 september 2003. Gatu- och fastighetsnämnden har tidigare markanvisat ca 1100 av de ca 2000 lägenheter som redovisas i programmet till JM, SBC och Familjebostäder. Vid besluten förutsattes att berörda kraft-

ledningarna skall kabelföras på vissa sträckor. Förslaget innehåller helt ny bebyggelsestruktur som koncentrerar sig utefter trafikstråk och knutpunkter. Förslaget innebär stora kostnader för om- och nybyggnad av infrastruktur. Intäkterna från markförsäljning/upplåtelse täcker väl programområdets egna investeringskostnader men räcker inte för områdets kostnadstäckningsbidrag till tunnelförläggningen av kraftledningen (280 mnkr). Kontoret tillstyrker i huvudsak förslaget men anser bl a att överdäckningen av T-bana och spårväg vid Palmfeltsvägen får ses som en möjlighet på lite längre sikt samt att de 30 lägenheterna vid delområde 2, Bägerstavägen bör utgå med hänsyn till de mycket höga kostnaderna för genomförandet.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett programförslag för ny bostadsbebyggelse i Årstastråket inom stadsdelen Årsta. Remissen skall besvaras senast den 19 september 2003. Programområdet sträcker sig från Globen i öster till Årstafältet i väster och omfattar främst områdena utmed Bolidenvägen, Johanneshovsvägen, tvärbanan och Valla Gärde.

Gatu- och fastighetsnämnden anvisade 2001-04-03 mark för ca 1000 lägenheter inom programområdet till JM, SBC och Familjebostäder. JM har 2000-12-12 även erhållit markanvisning utmed Bolidenvägens östra sida.

Vid beslutet förutsattes att berörda kraftledningar skall kabelföras på vissa sträckor för att bereda plats för ny bebyggelse. Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2003-05-13 ett avtal med Fortum om tunnelförläggning av de aktuella högspänningsledningarna mellan Skanstull och Solberga samt beviljade medel för projektering och miljöprovning av projektet.

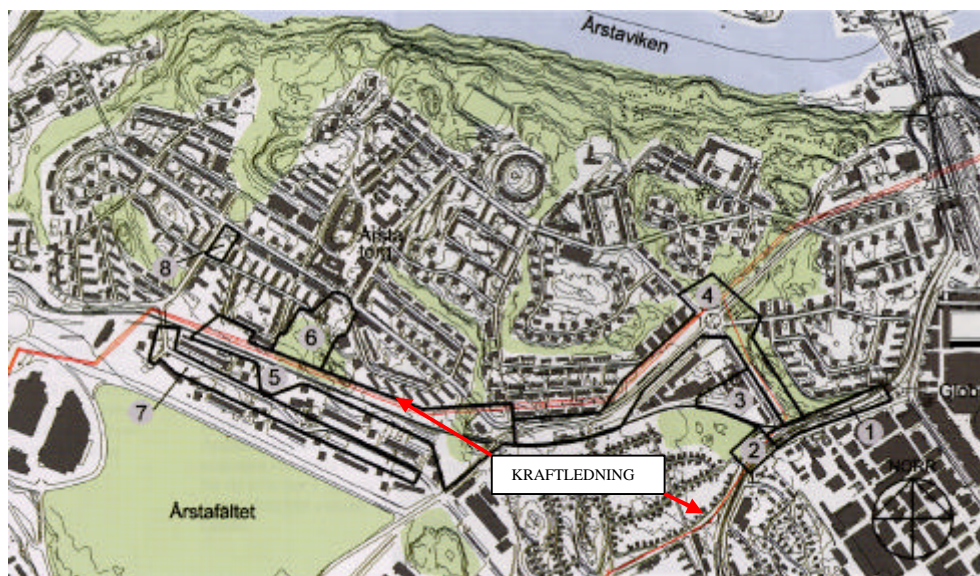
Programförslaget

Planprinciper

En vägledande princip för förslaget har varit att på ett tydligt sätt komplettera de befintliga bostadsområdena i Årsta med en helt ny struktur som koncentrerar sig utefter trafikstråk och knutpunkter. Den nya bebyggelsen anknyter till Årstas lägre skala och föreslås i genomsnitt få 5 våningar. Vid de viktiga knutpunkterna föreslås byggnaderna få en höjd om 6-7 våningar. En annan viktig planprincip har varit att förbättra kontakten mellan Årstas stadsdelar främst kontakten mellan gamla Årsta och Valla Gärde respektive Årstafältet.

Delområden

Programområdet har delats in i 8 olika delområden som redovisas var för sig. Förslaget innehåller totalt ca 2000 lägenheter. En kort redogörelse för respektive delområde lämnas nedan. I övrigt hänvisas till detaljplanprogrammet, se **bilaga 1**.



Programmets indelning i delområden



Programmets föreslagna bebyggelse

Delområde 1. Palmfeltsvägen.

Vid Palmfeltsvägen föreslås en överdäckning av både tunnelbanan och snabbspårvägen. Förslaget redovisar kontor mot Palmfeltsvägen i de lägre våningarna medan bostäder föreslås högre upp i bebyggelsen. Våningsplanet direkt ovanpå spåren föreslås bli garage. Totalt bedöms ca 200 lägenheter kunna uppföras. Närheten till Globen och slakthusområdet gör att delar av föreslagen bebyggelse är attraktiv för kontorsbebyggelse. Överdäckningar av detta slag är tekniskt komplicerade och kräver stora ekonomiska insatser. Programförslaget får i denna del ses som en möjlighet på lite längre sikt när konjunktur och övriga förutsättningar möjliggör ett genomförande av förslaget.

Delområde 2. Bägerstavägen.

Väster om Bolidenvägen, vid Bägerstavägen föreslås gatan smalnas av och flyttas närmare tunnelbanespåren för att ge utrymme för 4 stadsvillor med ca 30 lägenheter.

Delområde 3. Rensriet.

Söder om Bolidenplan föreslås ca 19 000 m² BTA kontor. De nya byggnaderna anpassas i form och höjd till de befintliga husen som har ett visst kulturhistoriskt värde.

Delområde 4. Bolidenvägen, Bolidenplan och Johanneshovsvägen.

I detta område föreslås ett tillskott av ca 650 lägenheter längs norra delen av Bolidenvägen, runt Bolidenplan och utmed Johanneshovsvägen. Merparten av de nya byggrätterna är lokaliserade till parkmark som idag belastas av kraftledningar eller gatemark som kommer att frigöras vid tunnelförläggningen och vid ombyggnaden av Johanneshovsvägen efter att Södra Länken har tagits i bruk. Flertalet av husen får 5 våningar medan bebyggelsen runt Bolidenplan skulle kunna vara 6-7 våningar. Parkering föreslås i garage med angöring från Bolidenvägen respektive Johanneshovsvägen.

Bolidenplan.

Vid Bolidenplan finns två förslag som endast skiljer sig åt genom att den norra huskroppen tagits bort i det ena förslaget för att ge fri utblick över vacker parkmark och de karaktäristiska punkthusen på höjden norr om Steningeparken. Nackdelen är att ca 70 lägenheter och det bullerskydd som skapas av denna huskropp försvinner.

Delområde 5. Spårvägsgatan och Vallaplan.

På båda sidor om tvärbanan, väster om Johanneshovsvägen i södra Årsta föreslås ny bostadsbebyggelse med ca 700 lägenheter. Bebyggelsen är i huvudsak i fem våningar och angörs från nya lokalgator utmed tvärbanan. Boendeparkering sker i garage under bebyggelsen medan besöksparkering ordnas i anslutning till gatan.

Man når den nya spårvägsgatan via Årstavägen med en överdäckning av tvärspårvägen väster om Johanneshovsvägen. Här föreslås även en mindre ekodukt samt en generell överdäckning mellan de slutna byggnadskropparna intill Johanneshovsvägen som norr om spårvägen förses med en rondell som bl a förbättrar infarten till Gamla Årsta. Ekodukten blir en länk som förenar Årstaskogen med Årstafältet via Vättersdälden och förbättrar det ekologiska sambandet och parktillgången i området. Spårvägsgatan kopplas även till Sandfjärdsgatan och Hjälmarsvägen via en plankorsning vid station Valla Torg och en ny gata genom Kyrkparken.

Spårvägsgatorna blir dubbla med ett gatustråk på varje sida av spårvägen. En lösning är att gatorna får enkelriktade körbanor på vardera sidan om spårvägen med två eller fler plankorsningar utmed sträckan efter förebild från bl a Hammarby Sjöstad. Förslaget innebär att trafiksäkerheten och hastigheten för spårvägen försämras i förhållande till dagens standard.

Alternativt gör man två dubbelriktade spårvägsgator med en plankorsning vid hållplatsläget vid Valla Torg och en gångtunnel mitt på sträckan. Denna utformning innebär, jämfört med gatuspårvägsalternativet mindre nackdelar ur säkerhetssynpunkt och att spårvägen kan hålla högre hastigheter. Barriär-

effekten från spårvägen blir större med denna lösning och gångtunneln blir väsentligt längre än dagens tunnel under tvärbanan.

Vallaplan

Vallaplan och station Valla torg föreslås utformas som en knutpunkt där gamla och nya Årsta möts. Platsen får en ny funktion som kommunikationspunkt, bostadsmiljö och mötesplats.

Delområde 6. Kyrkparken

I detta delområde redovisar programmet två alternativa förslag, ett där intrånget i Kyrkparken begränsas och ett där en ny lokalgata knyter samman Valla torg med Årsta centrum. I båda alternativen höjs marknivån kring tvärbanan för att möjliggöra en signalreglerad plankorsning över Tvärbanan.

I "vägalternativet" anläggs en ny gata genom Kyrkparken mellan Sandfjärdsgatan och Årsta Torg via en rondell vid Hjälmarsvägen. Förslaget innehåller ca 70 lägenheter i 4-5 våningsbebyggelse på bollplanen och utmed gatan. Förslaget medger inte tillräcklig yta för en kvarterspark (minst 0,5 ha) på den mark som blir kvar av Kyrkparken.

I "parkalternativet" förläggs ca 20 lägenheter till bollplanen norr om spårvägsstationen. Befintlig GC-förbindelse mot Årsta centrum förbättras och handikappanpassas och en ny GC-väg anläggs upp till Hjälmarsvägen. Kyrkparken blir i detta alternativ en väl fungerande kvarterspark med lekplats. Båda förslagen ianspråkar mark med fornlämningar (gravfält) som måste grävas ur. I parkalternativet kan den mindre, västra fornlämningen ligga kvar. I båda alternativen minskar dock Kyrkparkens yta, och den mister sin nuvarande funktion som stadsdelspark (vilken kräver minst 5 ha). Denna funktion finns dock kvar i Årstaskogen och på Årstafältet.

Vägalternativet är något dyrare men innehåller 50 lägenheter mer än parkalternativet.

Delområde 7. Sandfjärdsgatan

Utmed södra sidan om Sandfjärdsgatan finns utrymme för ca 300 lägenheter. Husen föreslås i genomsnitt bli fem våningar höga. Parkering föreslås i garage under husen med angräning från Sandfjärdsgatan som smalnas av för att ge plats åt GC-vägar på båda sidor om gatan. Lekparken Årsta Gärde vid spårvägsstationen föreslås ersättas av en ny lekplats i parken på Årstafältet.

Delområde 8. Åmänningevägen

Söder om Åmänningevägens korsning med Årstavägen föreslås ca 40 lägenheter i ett punkthus och ett lamellhus på en yta som ingår i det starkt reducerade parkstråket mellan Årstafältet och Årstaskogen.

-parkering

Parkeringsituationen inom Årsta är idag ansträngd, med hög beläggning på befintlig gatuparkering. Planprogrammets nybebyggelse föreslås inom ett smalt stråk med begränsade markytor. Detta gör att det mesta av parkeringsbehovet föreslås lösas i garage under den nya bebyggelsen.

-sociotopundersökning och enkät om värdering av friytor

En genomförd sociotopundersökning visar att det finns god tillgång på friområden, stadsdelsparker och kvartersparker. Om alternativ "park" väljs för delområde 6 i Kyrkparken kommer tillgången inte att försämrats i någon avgörande omfattning. I enkätundersökning av hur boende i Årsta (vuxna, ungdomar och barn) använder och värderar grönytorna framkommer, bortsett från i "vägalternativet" i Kyrkparken, att ingen av de mest besökta parkerna föreslås för bebyggelse.

-befolkningsutveckling

Befolkningsprognosen visar att 2000 nya lägenheter kommer att innebära ett tillskott med nära 5000 personer i Årsta. Inflyttningen beräknas pågå mellan 2007 och 2012. Detta medför ett behov av närmare 20 nya förskoleavdelningar varav hälften permanenta. Antalet tillkommande skolbarn beräknas uppgå till två klasser per årskurs. Inga lägen för ny skola eller daghem föreslås dock i programmet.

-handel

Genomförd handelsutredning visar att chanserna för en långsiktigt konkurrenskraftig dagligvaruhandel avsevärt ökar om det kommer 5000 nya invånare till Årsta samt att det i princip finns fyra olika lägen för dagligvaruhandel om man vill att handelsplatsen skall ligga någorlunda centralt i Årsta. Av nyligen genomförd kontorsutredning för söderortsvisionen framgår att det är möjligt att på marknadsmässiga villkor producera kommersiella lokaler i de mest attraktiva delarna av Söderort.

Samråd

Remisstiden för programförslaget är angiven till 16 juni –19 september. Programsamråd genom öppet hus äger rum den 3 och 4 september i Folkets Hus i Årsta mellan kl 16.00 och 20.00. Programarbetet har bedrivits dels i en projektgrupp med företrädare från stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetetskontoret samt berörda konsulter, dels i en arbetsgrupp där även en företrädare från berörda byggherrar (JM, SBC, Familjebostäder och Stockholmshem) deltagit. Vidare har information/avstämning regelbundet skett med en större referensgrupp där stadsdelsförvaltningen har ingått.

Därutöver har särskild information lämnats i möten med företrädare för kyrkan, HSB:s och Riksbyggens bostadsrättsföreningar samt Brostaden, som markägare i kv Lindetorp.

KonsekvenserTrafikstruktur*Framtida trafikflöden*

Öppnandet av Södra Länken kommer att leda till en dramatisk förändring av trafikförhållandena inom stadsdelarna Årsta och Johanneshov. Årstalänken är planlagd som park och tappar helt sina nuvarande trafikuppgifter på sträckan mellan Åbyvägen och Huddingevägen. Huddingevägen över Årstafältet blir tillfart bara till Södra Länken och trafiken söderifrån till

Årsta leds via Sockenvägen-Älvkällevägen. Johanneshovsvägen (fd. Huddingevägens delsträcka inom Årsta), Bolidenvägen och Palmfeltsvägen får kraftigt reducerade trafikmängder jämfört med dagsläget. Programmets förslag till avsmalningar till tvåfältiga gatusektioner bedömer kontoret därför kunna genomföras med acceptabel framkomlighet och säkerhet längs berörda gator. Detta stämmer också överens med de åtgärdsförslag (om än utan nyexploateringar) som redovisas i trafik- och gatumiljöplanen för Årsta. Vid servicearbeten eller incidenter i Södra Länken kan trafiktrycket längs omledningsvägnätet (där bl.a. Palmfeltsvägen, Bolidenvägen och Johanneshovsvägen ingår) bli stort, men kvarvarande gatukapacitet i Årsta är ej lägre än på flera andra håll längs omledningsnätet, tex. Arenavägen och Hammarby Fabriksväg. Föreslagna bostäder längs omledningsstråket måste dock utföras rejält bullerskyddade med tanke på den tidvis stora och tunga nattrafiken längs stråket.

Den föreslagna nya exploateringen inom Årsta kommer att leda till att den lokalt alstrade trafiken inom stadsdelen kommer att öka med ca 10% eller ca 3500 fordon/dygn. Därtill kommer allmän trafikökning till följd av ökat bilinnehav, omflyttningar och regionens tillväxt. Huvudparten av den nyalstrade trafiken styrs till de nya gatorna längs spårvägen, Sandfjärdsgatan jämte Bolmensvägen. Övriga gator inom Årsta bedöms få små eller inga trafikökningar till följd av planprogrammets exploateringsförslag och kontoret bedömer att ett genomförande av Trafik- och gatumiljöplanens åtgärdsförslag i stort är tillfyllest för att bevara acceptabla förhållanden rörande säkerhet, framkomlighet och miljö längs befintliga gator i Årsta. För Sandfjärdsgatan, där exploateringen ger märkbart ökad trafik, föreslås utbyggnad av cykelbanor vilket är ett tillägg till Trafik- och gatumiljöplanens angivelser.

Spårvägen och de nya spårvägsgatorna längs Valla-sträckan.

Planprogrammet redovisar två alternativa trafiklösningar för försörjning av den nya bebyggelsen längs spårvägen väster om dess port under Johanneshovsvägen vid "Arlabacken". Gemensamt för båda alternativen är att två nya gator byggs på ömse sidor av spårvägen och att de sammankopplas vid hållplats Valla torg genom att marken fylls ut i området så att en plankorsning med spårvägen kan ordnas. Samtidigt stängs den befintliga gångtunneln på platsen varför även gång- och cykeltrafik får korsa spårvägen i plan. Utbyggnaden av den södra spårvägsgatan och föreslagna uppfyllnadsåtgärder intill plankorsningen med tvärbanan torde innebära stora olägenheter för befintligt bostadshus på Sävlången 1 som bl a måste förses med höga stödmurar alldeles intill byggnaden.

De alternativskiljande egenskaperna mellan de båda spårvägsgatulösningarna är:

Alt 1: Spårvägsgatorna upplåts blott för enkelriktad fordonstrafik; norra gatan för trafik mot väster och den södra för trafik mot öster. Spårvägen omdanas till gatuspårväg i blandtrafik, såsom i Hammarby sjöstad och plankorsning för bilar och gående ordnas på den delsträcka där spårväg och spårvägsgator har samma nivåer (gäller på en sträcka av ca 300 m. öster om Valla torg.

Alt. 2: Båda spårvägsgatorna upplåts för dubbelriktad fordonstrafik och spårvägsområdet kvarliggjer som avskild bana. I höjd med Rörviksbacken byggs en ny port för korsande gång- och cykeltrafik som ersättning för det enkla rör för GC-trafik som SL anlade inom spårvägsprojektet.

Gemensamma nackdelar för båda alternativen jämfört med dagens trafiksystem i området är att säkerheten för trafikanterna försämras då befintlig gångtunnel vid spårväghållplats Valla torg ersätts med plankorsning för all trafik. Spårvägens framkomlighet påverkas också något på grund den nya signalanläggning som tillkommer på platsen.

Det positiva med en gatu- och spårstruktur enligt alternativ 1 är att spårvägens barriärverkan i området minskar på den delsträcka där spår och gata kan få samma höjdläge. Nackdelarna med lösningen är dock många:

- Gatuspårväg med plankorsningar för fordon och GC-trafik innebär att trafiksäkerheten blir sämre än i dagsläget och i alternativ 2.
- Hastigheten för spårvägen måste sättas ned vilket försämrar framkomligheten och konkurrenskraften för spårvägssystemet.
- Enkelriktade spårvägsgator skapar orienteringsproblem och omvägar för trafikanter på väg till/från området. Det blir många konflikter mellan spårvägs- och vägtrafik genom att boende längs gatorna måste korsa spårvägen i plan på väg in eller ut ur området.
- Möjligheterna till etappvis utbyggnad av/längs gatorna begränsas med ett enkelriktat gatusystem.
- För att klara rimligt korta körvägar för cyklister längs de enkelriktade gatorna krävs dubbelriktade cykelbanor vilket gör att gaturumsmått och gatubyggnadskostnad blir ungefär lika stora som vid dubbelriktade gator.

Gatu- och spårstrukturen enligt alternativ 2 har ej ovanstående nackdelar men gör att en rymlig port för gång- och cykeltrafik bör byggas som ersättning för den befintliga vid Rörviksbacken.

Nya vägförbindelsen genom Kyrkparken

Programmet redovisar två alternativa trafiklösningar som påverkar Kyrkparken.

Vägalternativet innebär att en ny genomgående nord-sydriktad gata byggs i parken; från hållplats Valla torg i söder till gatukorset Årstavägen/-Hjälmarvägen i norr. Den nya gatan, som får små trafikmängder (700 fordon/dygn enl. planprogrammet) kopplas till Valla-området genom en körbar förbindelse via plankorsning med spårvägen till Sandfjärdsgatan och ansluts även till de båda gatorna på ömse sidor av spårvägen. Kyrkans (och ICA:s) befintliga P-plats måste byggas om och kompensationsparkering föreslås anläggas norr om Årstavägen strax öster om korset med Hjälmarvägen. Den nya gatan trafikförsörjer nya bostäder i parkområdet.

Parkalternativet innebär att Kyrkparken fredas från motorfordonstrafik men att befintliga gång- och cykelvägar i området rustas med avseende på

tillgänglighet, belysning och materialval. Som komplement till befintlig GC-väg som mynnar på Årstavägen invid Konsum-butiken föreslås en ny GC-väg till korset Årstavägen/Hjälmarsvägen. En smärre ombyggnad av kyrkans P-plats föreslås. Exploateringen i parken minskar jämfört med vägalternativet.

De båda alternativen är likartade vad gäller gång- och cykeltrafikanternas förhållanden. Parkalternativet ger fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt medan tryggheten under dygnets mörka timmar kan påverkas positivt om även bilar trafikerar området såsom i vägalternativet. Den nya GC-vägen till Årsta torg förkortar gångvägen till centrum något litet.

Vägalternativet ger förkortade interna bilfärdvägar inom Årsta; från Vallaområdet till Årsta centrum och till Årstaskogen och från centrala Årsta till spårväghållplatsen vid Valla torg. Vägförkortningen blir 800 – 900 meter vid bilfärd mellan Valla torg och Årsta torg.

Parkstruktur

Parktillgång

Bebyggelsens konsekvenser för parktillgången i Årsta är väl studerad i förslaget. Det kommer i huvudsak att bli god tillgång på friområden och stadsdelsparker när parken på Årstafältet byggs ut och lekplatser, passager mm anläggs enligt förslaget. Vad gäller tillgång till kvartersparker blir det en ny brist om alternativet med en gata genom Kyrkparken väljs. Bristen på kvarterspark kvarstår dock i kvarteren vid Åmänningevägen.

I programförslaget anges dock inte var behovet av yta kan täckas för 20 nya förskoleavdelningar (varav 10 permanenta) eller skolor motsvarande 2 klasser per årskurs. Om mark tas från de föreslagna bostadskvarteren så minskar antalet lägenheter och planekonomin försämras. Placeras i stället daghem och skolor i parker så kan det bli brister i den till synes goda parktillgången. Kontoret föreslår därför att programförutsättningarna översiktligt kompletteras med förslag till lämplig lokalisering av skolor och förskolor inför fortsatta detaljplanarbeten.

Att bygga ca 2000 nya bostäder, bland annat i kraftledningsgatan, minskar givetvis tillgången på friytor i Årsta och förtätar delar av den luftiga stadsdelen. Men tillgången förändras från en hög nivå, så att om kvarvarande park- och naturmark upprustas och kompletteras enligt förslaget, ligger den väl i linje med stadens mål för god tillgång för större delen av Årsta. Av de föreslagna åtgärderna bedömer kontoret följande vara de viktigaste.

Område 1. Palmfeltsvägen och område 2 Bägestavägen

För att boende i områdena ska få tillgång till Lindeparken respektive Grynknarnsparken behövs bra möjligheter att korsa den starkt trafikerade Bolidenvägen.

Område 4. Bolidenvägen, Bolidenplan och Johanneshovsvägen

Den föreslagna bebyggelsen ligger huvudsakligen i kraftledningsgatan i grönområden som är vackra och med stor variation av uppvuxna träd, men ytorna har begränsat värde för rekreation. Det är viktigt för gatubilden att genomföra den alléplantering längs Bolidenvägen som ingår i förslaget men det kan bli svårt att få plats med både nya träd och kantstensparkering/angöring längs Johanneshovsvägen på sträckan mellan Årstavägen och Bolidenplan.

Bolidenplan är en knutpunkt med 6-7 våningsbebyggelse i programförslaget. Kontoret anser inte att det är rimligt att avstå från ett 70-tal lägenheter i den norra delen för att behålla en vacker utblick över Steningeparken och de karaktäristiska punkthusen på höjden.

För området som föreslås mellan tvärbanan och den flyttade Johanneshovsvägen redovisas att de boende inte får god tillgång till något friområde. Bristen gäller även västra delen av Enskede Gård. En komplettering av gångvägen genom Lindeparken västerut med breddning och belysning av stigarna genom naturområdet i det obebyggda kvarteret Medlemmen skulle förbättra situationen. Kontoret föreslår att denna parkväg byggs ut.

Område 5. Spårvägsgatan och Vallaplan

Den föreslagna överdäckningen och ekodukten över tvärbanan vid Johanneshovsvägen knyter ihop Årstafältet med Årstas övriga grönområden via Vättersdälden till Årstaskogen och förbättrar parktillgången. Det minskar också barriäreffekten för djur. Det är en nackdel att befintlig gångtunnel under tvärbanan vid Rörviksbacken måste förlängas under de båda spårvägsgatorna. Tunneln upplevs idag som otrygg och nackdelen med förlängningen bör motverkas. Kontoret föreslår att den nya tunneln får sådan bredd och belyses så att man, om möjligt, får fri sikt genom den.

Område 6. Kyrkparken

Kyrkparken utgör tillsammans med parkleken Valla Gärde idag en av Årstas stadsdelsparker, men fungerar också som kvarterspark för närrekreation. I förslagets alternativ "park" finns yta kvar att bygga en liten lekplats, så att de boende får tillgång till en kvarterspark. På Årstafältet föreslås en ny stadsdelspark med flera olika funktioner som lek, bollspel, picknick, folkliv.

I alternativ "väg" minskar tillgången till park och inga ytor lämpliga för närrekreation (kvarterspark) återstår. Tillgången till stadsdelspark är lika som i alternativ "park". I båda alternativen kan gångvägar/gångbana få bättre standard och bli mer tillgängliga än dagens gångväg genom Kyrkparken.

Kontoret förordar alternativ "park". Dels finns då möjlighet att behålla god parktillgång i centrala Årsta, trots stor, kommande bostadskomplettering. Att friytorna har betydelse framgår i enkäten om hur Årstaborna använder sina parker. Kyrkparken anges, tillsammans med Storängsparken och Centralberget, som den näst mest besökta efter Årstaskogen. Kyrkparken är också en vacker park med ett flertal mycket gamla tallar som har stort ekologiskt värde. I parkalternativet kan gravfältet i den västra delen av

Kyrkparken bevaras. Det är en tillgång att förankra och bevara spår av stadens historia i parken.

Område 8. Åmänningevägen

I förslaget tas den västra delen av parken i anspråk. Det försämrar parktillgången endast marginellt, eftersom det lämnar tillräcklig plats för en länk i parkstråket i den östra delen. I samband med att parkvägen byggs behöver framkomligheten i den södra delen av stråket ses över. Parken förlorade mycket av sin tidigare funktion, som del i ett parkstråk mellan Årstaskogen och Årstafältet, när den södra delen av stråket byggdes igen under 90-talet och bara lämnade kvar en obetydlig parkkrets.

Ekonomi

Nedanstående exploateringskalkyl utgår från att staden kan tillgodogöra sig intäkter från försäljning och tomträttsupplåtelse av mark i enlighet med de markanvisningsbeslut och avtal som redan föreligger för ca 1100 lägenheter i Årsta. Vidare förutsätts att övriga lägenheter enligt programmet, som ännu inte har markanvisats, till 50 % kommer att upplåtas med tomträtt för hyresrätter och till 50 % kommer att säljas för bostadsrättsändamål. Det bör nämnas att programförslaget i princip har upprättats utan hänsyn till kostnader för ny- och ombyggnad av infrastruktur e t c. Efter programmets färdigställandet har kontoret med hjälp av Byggnalys AB låtit upprätta en kostnadsbedömning för erforderliga ny- och ombyggnader av gator, föreslagna överdäckningar och tunnlar, omläggning av ledningar e t c. Kostnaderna för olika projektdelar - som ej sammanfaller med programmets områdesindelning - redovisas i **bilaga 2**. Kalkylen utgår från Kyrkparkens ”parkalternativ”. Det bör framhållas att kostnader och intäkter för föreslagen överdäckning av Palmfeltsvägen (delområde 1 enligt programmet) inte ingår i kalkylen. Kalkylen baseras således på totalt 1750 lägenheter.

Utöver konsultens sedvanliga påslag för osäkra mängder, detaljer och kvaliteter (i genomsnitt 20 %) har kontoret lagt på ytterligare 15 % på kalkylsumman för oförutsett och diverse.

Intäkter (mnkr)

Försäljning av mark för ca 1100 bostadsrättslägenheter	440
<u>Tomträttsupplåtelse av mark för ca 650 lägenheter med hyresrätt</u>	<u>65</u>
Totalt	505

Kostnader (mnkr)

Kostnader för om- och nybyggnad av infrastruktur	447
<u>Bidrag till tunnelförläggning av kraftledningar (ca 70 % av 402)</u>	<u>280</u>
Totalt	727

Resultat -222

De sammanlagda kostnaderna för om- och nybyggnad av infrastruktur beräknas således uppgå till ca 447 mnkr. Bidragande orsaker till de höga kostnaderna utgör de överdäckningar som föreslås i programmet bl a i syfte att bryta den barriäreffekt som tvärsparvägen innebär samt behovet av att

flytta ledningar som ligger i vägen för föreslagen bebyggelse eller som behöver läggas om av andra orsaker. Av de totala kostnaderna utgör ca hälften kostnader för om- och nybyggnad av gator och parker medan resten avser kostnader för omläggning av ledningar, överdäckningar och stödmurar samt GC-tunnlar. Vidare tillkommer programområdets kostnadstäckningsbidrag på 280 mnkr för tunnelförläggningen av berörda kraftledningar, vilken enligt avtalet med Fortum uteslutande skall finansieras av staden.

Med redovisade förutsättningar innebär exploateringskalkylen ett underskott på ca 222 mnkr vilket motsvarar ca 127 000 kr per ny lägenhet.

Beräkningarna visar således att kostnaderna för genomförande av programförslaget i föreliggande utformning blir höga. Det är därför viktigt att ansträngningar görs för att minska kostnaderna utan att förslagets bärande idéer och grundläggande struktur äventyras. Kontoret har vid granskningen av programförslaget noga analyserat de områdesspecifika kostnader som redovisas i bilaga 2 och föreslår följande åtgärder.

Den överdäckning av tvärsparbanan i form av ett ”gårdsdäck” intill Johanneshovsvägen som föreslås inom delområde 5 enligt programmet bör utgå. Kostnaderna på 18 mnkr står inte i rimlig proportion till de miljöförbättringar som uppnås, se område H enligt bilaga 2.

Vidare bör delområde 2, Bägerstavägen med 30 lägenheter, utgå ur programmet. Kostnaderna för däckskonstruktion som medger grundläggning för hus ovanpå T-banan, däck för GC-väg över spårvägen, stödmurar för Bägerstavägen mot T-banan och GC-port under tvärbanan mot Lindetorps arbetsområde beräknas uppgå till hela 53 mnkr, se område N och O i bilaga 2. Däremot bör medel för förutsatt upprustning av grönytor och genomgående GC-väg utmed södra sidan om tvärbanan (ca 5 mnkr) avsättas i kommande detaljplanearbeten.

Föreslagna åtgärder skulle minska projektkostnaden med ca 71 mnkr vilket reducerar underskottet till ca 150 mnkr. Detta innebär att underskottet per lägenhet minskar från ca 127 000 kronor till ca 87 000 kronor per lägenhet.

I fortsatta detaljplanearbeten bör närmare studeras hur planerna bör utformas för att man, om möjligt, skall kunna reducera de kostsamma ledningsomläggningarna.

Programförslaget innebär ökade drift- och underhållskostnader för både gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningen efter utbyggnaden av främst nya gator, broar, GC-vägar och trädplanteringar e t c. Förutsatt avsmalning av bl a Johanneshovsvägen samt en minskning av befintlig park/naturmark till förmån för nya gator och bostadskvarter torde dock reducera dessa drift- och underhållskostnader en del.

Miljöfrågor

Buller

Den föreslagna bebyggelsen uppfyller med några få undantag gällande riktvärden på 55 dB(A) för en tyst sida.

Närrekreation

Bebyggelsen i östra delen av programområdet påverkar inte möjligheterna till närrekreation. Överdäckningen av tvärbanan väster om Johanneshovsvägen gör att passagemöjligheterna ökar. En grön passage byggs intill vägen vilket ger bättre möjligheter för människor och djur att passera tvärbanan. Grönområdet vid Kyrkparken och österut är idag tämligen öppet och ger en viss känsla av avskildhet trots närheten till bebyggelse och tvärbanan. Förhållandena kommer att försämrats när området bebyggs. Det är viktigt att förbindelsestråket till Årstaskogen upprätthålls.

Naturmiljö

De västligaste husen i närheten av Kyrkparken gör intrång i ytor som är klassade som särskilt värdefulla biotoper. I parkalternativet blir intrånget i grönytor dock mindre. Bebyggelsen i övriga delar av programområdet ger inga intrång i värdefulla biotoper och ger inga negativa konsekvenser för naturmiljön.

Kulturmiljö

Det finns tre registrerade fornlämningar i Kyrkparken, två gravfält och Valla bytomt. Öster om Bolidenplan finns allérestorer från Göta Landsväg. Fornlämningarna i Kyrkparken kommer i olika grad att beröras vid genomförandet av programförslagen och kräver arkeologiska undersökningar och ev utgrävning.

Vatten

Möjligheterna till lokalt omhändertagande av dagvattnet med infiltration är begränsad då området huvudsakligen består av lera och berg i dagen. Återstående alternativ till lokalt omhändertagande är då att leda vattnet till Årstaviken eller via Valla å på Årstafältet.

Vibrationer

Då marken består av mycket lera och berg i dagen måste risken för vibrationsstörningar från väg- och spårtrafik uppmärksammas.

Luftkvalitet

Johanneshovsvägen kommer att trafikeras med ca 13 000 fordon per dygn. Med ett gaturum på 40 meter mellan bebyggelsen bedöms luftkvalitetsnormen klaras för både partiklar och kvävedioxid. Normen klaras även för spårväggatorna som beräknas få högst 3 000 fordon per dygn.

Markföroreningar

Förutom vid Statoilmacken söder om Bolidenplan finns viss risk för föroreningar från verksamheter längs Johanneshovsvägen och Bolidenvägen.

Magnetfält

Omkring 120 lägenheter i Årsta besväras idag av magnetfält över 0,2 mikrotessla som är det värde staden har som riktlinje vid planering av ny bebyggelse. Denna olägenhet upphör helt vid tunnelförläggningen av kraftledningarna.

Måluppfyllelse

Projektet stämmer väl med kontorets viktiga uppdrag att intensifiera arbetet med markanvisningar och att verka för ett ökat bostadsbyggandet i Stockholm. Projektet utgör ett bra exempel på att använda exploaterad/tidigare ianspråktagen mark för ny bostadsbebyggelse då det gäller sträckorna längs Johanneshovsvägen – Bolidenvägen – Palmfeltsvägen samt ett mer ”ändamålsenligt” utnyttjande av mark som under lång tid varit reserverat för högspänningsledningar.

Föreslagna anpassningar av huvudgatunätet till de nya trafikförhållanden som råder då Södra Länken öppnats för trafik bedöms, totalt sett, ge förbättrade säkerhetsförhållanden. Minskade ytor för befintliga gator och gröna ytor motverkar de ökade driftkostnader som uppstår på grund av de nya gator och parkanläggningar som föreslås i planprogrammet.

Parkering för tillkommande bebyggelse föreslås lösas på tomtmark, till stor del i garage. Detta infriar PBL:s krav och överensstämmer med stadens parkeringspolitiska mål om att parkering skall lösas på tomtmark.

Näringsliv och jobb i regionen

Programmet redovisar bl a möjlighet att - på lite längre sikt - uppföra kontorslokaler för nya arbetstillfällen inom delområde 1, Palmfeltsvägen. Projektet får vidare en positiv påverkan på näringslivet genom att det möjliggör nybyggnation av ett stort antal bostäder i goda kommunikationslägen vilket möjliggör inflyttning av ny arbetskraft till Stockholmsregionen. Därutöver stärks handelns förutsättningar att utvecklas i Årsta.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

De grönytor som föreslås för bebyggelse har i de flesta fall inte så stor betydelse som park eller naturmark. Dock minskar parkmarkens yta i Årsta och i programmet ingår flera förslag som innebär kompensation eller som förstärker grönstruktur och spridningskorridorer. Av dessa kan nämnas avsmalningen av Johanneshovsvägen, nordost om Bolidenplan, med nya bullerskydd, ekodukten över tvärbanan väster om Johanneshovsvägen och ett parkstråk genom Lindeparken, som förlängs västerut med en gångväg genom kv Medlemmen. Den föreslagna nya stadsdelsparken som en del av den nya parken på Årstafältet, utgör ett exempel på kvalitetshöjning och tillskott av park. För övrigt ingår ombyggnad och upprustning av flera parkytor som berörs av förslaget.

Tillgänglighet

Vid kommande planerings- och projekteringsarbete kommer stadens riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av yttre miljön att tillämpas. Detta gör att goda förhållanden uppnås för funktionshindrade och att dagens förhållanden i området förbättras.

Genomförande

-detaljplaner

Efter programsamrådet kommer stadsbyggnadsnämnden att ta ställning till fortsatt detaljplanearbete för de olika delområdena. Genomförandet blir komplicerat och beräknas sträcka sig över en 10-årsperiod.

De delområden som först kan planläggas och bebyggas ligger söder om Sandfjärdsgatan och vid Valla torg där inflyttning bör kunna ske fr o m 2007. Området söder om tvärbanan kan detaljplaneläggas samtidigt med nämnda områden men på grund av den komplicerade utbyggnaden av spårvägs-gatan beräknas inflyttning tidigast kunna påbörjas 2008. Delområdet söder om Johanneshovsvägen vid nya Årstarondellen är beroende av att arbetena med ombyggnad av Johanneshovsvägen är klara vilket torde innebära inflyttning tidigast 2008. Övriga delområden är beroende av att tunnelför-läggningen av kraftledningen är genomförd varför inflyttning i dessa områden beräknas kunna ske tidigast fr o m 2010. Det bör dock framhållas att tidplanerna för bebyggelsens färdigställande ofta är beroende av stora ledningsomläggningar som måste vara genomförda innan husen kan uppföras.

Vid det fortsatta detaljplanearbetet kommer ett gestaltungsprogram som avser lägga fast vissa grundläggande kriterier för bebyggelsen e t c att upprättas.

-markägande

Marken söder om tvärbanan i Valla Gärde ägs av Stockholms hem respektive innehas med tomträtt av HSB. Marken söder om Sandfjärdsgatan är upplåten med tomträtt till Familjebostäder och Riksbyggen. All gatu- och parkmark inom programområdet ägs av staden.

-markanvisning

Staden har tidigare markanvisat ca 1100 lägenheter till JM, SBC och Familjebostäder men bolagen har ännu inte fördelat de planerade byggrätterna mellan sig. Markanvisningarna gällde i två år från nämndens beslut och har nu löpt ut. Mot bakgrund av att nämnda områden inte blir tillgängliga förrän tidigast 2008 föreslår kontoret att dessa markanvisningar förlängs med fyra år. Återstående 600-700 byggrätter enligt programmet kommer att markanvisas i ett senare skede. Genomförandefrågorna mellan staden och de olika byggherrarna kommer att regleras genom exploaterings-avtal i anslutning till respektive detaljplan. Huvudregeln är att staden kommer att ombesörja och bekosta utbyggnaden av gator och parker och övriga allmänna anläggningar inom programområdet medan respektive byggherre – utöver bostadsproduktionen - skall svara för utbyggnad och

drift av anläggningar inom kvartersmark. Huvudansvaret för att friställa den exploateringsbara marken från befintliga ledningar åvilar staden.

-kraftledningarna

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2003-05-13 ett avtal med Fortum om tunnelförläggning av de aktuella kraftledningarna mellan Skanstull och Solberga samt beviljade medel för projektering och miljöprövning av projektet. Tunnelförläggningen kommer uteslutande att finansieras av staden. Arbetena planeras att påbörjas vid slutet av 2004 och vara slutförda tidigast hösten 2008. Ett av de tre tunnelpåslagen ligger vid Bolidenvägen inom programområdet. Enligt avtalet skall kommunfullmäktige senast 2004-10-01 ta slutlig ställning till tunnelförläggningen av de berörda kraftledningarna.

Kontorets förslag

Allmänt

Utbyggnaden av Södra Länken, Tvärbanan jämte en kommande tunnelförläggning av kraftledningen mellan Skanstull och Solberga skapar förutsättningar för en kraftfull stadsförnyelse i bl.a. stadsdelarna Årsta och Johanneshov. Kontoret bedömer att det nu utarbetade programförslaget för omdaning av Årstastråket utgör en bra utgångspunkt för fortsatt arbete.

Programmet innehåller alternativlösningar för vissa svåra eller komplexa stadsbyggnadsfrågor och kontoret vill här föreslå att gatu- och fastighetsnämnden tar ställning i alternativvalet så att kommande planarbete underlättas. Kontoret vill också anmäla vissa funktionella, miljömässiga och ekonomiska frågor som är viktiga att beakta eller att studera mer ingående i samråd med berörda huvudmän/intressenter i det fortsatta planarbetet.

Spårvägsgatorna

Av planprogrammets två redovisade gatualternativ (enkel resp. dubbelriktade gator på ömse sidor av spårvägen) vill kontoret absolut förorda den dubbelriktade trafiklösningen. Den ger ett lättorienterat gatunät med korta färdvägar för såväl bilar som för cykeltrafikanter samtidigt som Tvärbanans framkomlighet kan hållas hög, en viktig egenskap för spårvägens attraktivitet som länk i det övergripande kollektiva spårsystemet.

Kyrkparken

Av planprogrammets två alternativa utföranden för Kyrkparken - vägalternativet contra parkalternativet - vill kontoret förorda parkalternativet. Skälen är främst att kontoret vill bevara god parktillgång i centrala Årsta, spara värdefulla biotoper och gravfältet i västra delen av Kyrkparken. Kontoret föreslår vidare att det fortsatta arbetet inriktas på att den nya GC-vägen får en sträckning som ger mindre intrång i befintlig parkering. Parkalternativet innehåller ca 50 lägenheter mindre än vägalternativet men är något billigare.

Parkalternativet innebär, jämfört med vägalternativet, att körvägen mellan Valla torg och Årsta torg blir ca 800 meter längre vilket kontoret dock anser

acceptabelt och jämförbart med flera andra beslutade/genomförda gaturegleringar i stadsdelen.

Bolidenplan

Kontoret förordar att ”alternativ bebyggelse” med bebyggelse runt hela Bolidenplan, som innehåller ca 70 lägenheter mer än ”alternativ park”, skall utgöra underlag för fortsatt planarbete. Kontoret vill i detta sammanhang även peka på behovet av att erforderliga medel tas fram i ett tidigt skede för en angelägen ombyggnad/avsmalning samt miljöupprustning (bullerskydd m m) av Johanneshovsvägen öster om Bolidenplan enligt programmet trots att ingen ny bebyggelse föreslås inom detta område, se område L i bilaga 2.

Spårvägen vid hållplats Valla Torg

Programförslagets nya plankorsning mellan spår- och vägtrafik innebär en viss nedsättning av trafiksäkerhet och framkomlighet. Om en av plattformarna flyttas till andra sidan vägkorsningen förbättras situationen och kontoret föreslår att detta prövas i det fortsatta planarbetet. Kontoret har, under remisstiden, sökt alternativa lösningar till plankorsningen men ej lyckats finna någon som ger bebyggelsen längs norra spårväggsgatan en acceptabel utfart åt väster (mot Åmänningevägen). Kontoret förelår därför att gatu- och fastighetsnämnden, för stadens del, godkänner den förslagna plankorsningen som utgångspunkt för fortsatt detaljplanearbete.

Utbyggnad av väg-spårkorsningar förutsätter godkännande av såväl SL som staden och därefter prövning genom samråd mellan banverket och vägverket och kontoret vill därför peka på behovet av att erforderlig samrådsprocess rörande plankorset inarbetas i kommande planarbete.

Parkering och angöring

Parkering för den nya bebyggelsen avses ske på tomtmark vilket är bra och en riktig princip. Viss del av den nya bebyggelsen (längs Sandfjärdsgatan inom Valla-området) uppförs på mark som används för parkering för befintliga bostäder. Det är därvid nödvändigt att här också återskapa så mycket parkering att, totalt sett, tillräckligt bilplatsantal finns på tomtmark för såväl befintliga som nya boende inom området. Kontoret bedömer dock att det ej finns skäl att ersätta parkeringen på den f.d. parkeringsplatsen längs Bolidenvägen. Den nyttjades tidigare som avgiftsbelagd korttidsparkering (främst för evenemangsbesökare) men har under senare år nyttjats som etableringsområde för Södra Länkens och Tvärspårvägens entreprenörer. In- och utfarter till de nya parkeringsanläggningarna bör, med tanke på säkerhet och framkomlighet (i första hand för cykeltrafiken), inte ske direkt från huvudnätet utan från angränsande lokalgator. Där lokalgator ej finns och ej kan ordnas bör garageanslutningar samordnas så att bara enstaka in-/utfarter sker mot huvudgata.

Angöring och viss korttidsparkering för nya bostäder och verksamheter bedömer kontoret kan ordnas som kantstensuppställning utefter ena sidan av gatan, även för berörda huvudgator. Bebyggelsen vid Bolidenplans cirkulationsplats måste dock försörjas via lokalgator (på offentlig mark eller kvar-

S

tersmark) beroende på att det ej ryms angöring inne i själva cirkulationskörbanan.

Övriga förändringar av programförslaget

I avsikt att förbättra projektekonomi föreslår kontoret att "gårdsdäcket" över tvärbanan väster om Johanneshovsvägen samt de 30 lägenheterna vid Bägerstavägen utgår i det fortsatta detaljplanearbetet.

Sammantaget innebär kontorets förslag ca 80 lägenheter mindre än programförslagets huvudalternativ på 1800 lägenheter (exklusive Palmfeltsvägen) och ca 71 mnkr lägre kostnader. Underskottet beräknas därvid minska till ca 150 mnkr vilket motsvarar ca 87 000 kronor per lägenhet jämfört med ca 127 000 kronor enligt programförslaget. Mot bakgrund av ovanstående föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden dels överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på programförslaget dels förlänger tidigare markanvisningar till JM AB, SBC Mark AB och AB Familjebostäder med fyra år från nämndens beslut i ärendet.

SLUT