

Samrådsredogörelse Program för Fruängen i stadsdelen Fruängen, Dp 2019-14311

Innehåll

Samrådsredogörelse Program för Fruängen i stadsdelen Fruängen, Dp 2019-14311	1
Innehåll	1
Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Programmets syfte och huvuddrag	4
Hur programsamrådet bedrivits	4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	5
Allmänt om samrådet och planprocessen	5
Allmänt om förslaget och utvecklingen	6
Stadens dokument	11
Arkitektur och gestaltning	13
Kulturmiljö	15
Olägenheter för grannar	17
Parker och grönområden	17
Gator och trafik	19
Bilparkering	26
Teknisk försörjning	32
Hälsa och säkerhet	36
Miljö- och klimataspekter	39
Skola och förskola	40
Geografisk uppdelning	42
Övriga frågor	59
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	60
Inkomna synpunkter	61
Statliga och regionala myndigheter och förbund	62
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	69
Övriga remissinstanser	84
Föreningar och företag	85

Stadsbyggnadskontoret

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

Medborgare _____ 89

Sammanfattning

I enlighet med översiktsplanens mål ska Fruängen stärkas som centrum för kollektivtrafik, handel och boende. Med utgångspunkt i befintliga kvaliteter ska programmet möjliggöra för ett tryggare och mer levande stadsrum, med fler funktioner och bostäder.

Stadsdelens grönska ska till största delen sparas och utvecklas till förmån för omvandling av ytkrävande markparkering och komplettering längs överstora trafikrum. Förslaget innehåller cirka 1000 nya bostäder, lokaler för handel, en ny skola, kontor, en ny bytespunkt samt utvecklade offentliga rum. Genom utbyggnationen av Spårväg Syd får Fruängen goda förutsättningar att stärkas ytterligare som bytespunkt för kollektivtrafik. Fruängens centrum blir en attraktiv och innehållsrik bytespunkt med nya kopplingar och stadskvaliteter. Förutsättningarna för klimatsmart resande förbättras ytterligare genom ett mer välintegrerat och tryggare gång- och cykelnät. Programförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och för att främja ett hållbart resande.

Samråd för programmet pågick mellan 13 september och 25 oktober 2022, där 230 yttranden inkommit. Programmets målbild lyfts av flera remissinstanser som en relevant inriktning för utvecklingen av Fruängen, där viktiga frågor i tidigt skede identifierats. Många medborgare är negativa till att parkeringsplatser för bilar tas bort och att ny exploatering sker i närhet av befintliga bostäder samt att grönska försvinner. Remissinstanserna är däremot övergripande positiva till att exploatera på markparkering. Remissinstanserna har lämnat flest synpunkter för områdena nära E4/E20, Fruängen centrum, Mälarhöjdens idrottsplats samt parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängen centrum. Remissinstanserna har generellt kommenterat områdena med att utveckling på platserna behöver göras med varsamhet där risk, kulturmiljö och naturvärden bör beaktas.

Med anledning av de synpunkter som framförts under program-samrådet kommer följande frågor att studeras vidare och justeras i det fortsatta programarbetet:

- Strukturplanen justeras så att endast den nordliga dragningen av Spårväg Syd redovisas.
- Studie av alternativ för placering och utformning av bussterminal utifrån spårvägens dragning tas fram.
- Kompletterande utredningar och konsekvensbedömningar görs för geoteknik, markföroreningar, stråkanalys för gång och cykel, skyfall och kulturmiljö.

Stadsbyggnadskontoret

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

- Konsekvensbedömning görs gällande samhällsrisk och påverkan på planerad bebyggelse utifrån den nya ishallens kylrum på Mälarhöjdens idrottsplats.
- Programmet kompletteras med markreserv för förskola.
- Förslag på fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar tas fram som underlag för markanvisningar.

Utöver det görs mindre justeringar av programhandlingen:

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

Bakgrund

Programmets syfte och huvuddrag

Programmets syfte är att utreda förutsättningarna för stadsutveckling med nya bostäder, centrumfunktioner, ny placering av skola och utvecklade offentliga rum. Utvecklingen ska möjliggöra: ett levande stadsliv i centrum, en omvandling av befintlig vägstruktur till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse stärkta kopplingar till Huddinge och omgivande stadsdelar.

Möjlig utveckling av Fruängen ska studeras mot scenario om framtida dragningar av spårväg syd genom programområdet, med en ny bytespunkt till befintliga kollektivtrafikslag.

Programområdet omfattar ett cirka 130 hektar stort område och inrymmer Fruängen stadsdelsområde med avgränsning mot E4/E20 i norr, Mickelsbergsvägen i sydost och kommungränsen till Huddinge i väst. I öster angränsar programområdet till ett pågående planprogram för Mellanbergsstråket.

Hur programsamrådet bedrivits

Programsamråd pågick under perioden 2022-09-13 – 2022-10-25. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser. Samrådsförslaget visades i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om programsamråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i, Svenska dagbladet och Dagens nyheter. Samrådsmöte hölls 2022-09-27 i Kunskapsskolan i Fruängen, Ellen Keys gata 2, där ca 83 personer närvarade, varav 45 män och 38 kvinnor.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under programsamrådet. Synpunkterna från remissinstanser och föreningar redovisas med namn. Synpunkter från medborgare redovisas med fotnot. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Flera medborgare och remissinstanser har lämnat synpunkter angående exploatering enligt programförslaget. Många hänvisar till en specifik plats vilket behandlas under rubriken *Geografisk uppdelning*. Som diagrammet nedan visar har det inkommit en stor andel synpunkter om parkering som behandlas under rubriken *Bilparkering*. Bland de inkomna synpunkterna om parkeringsplatser kan man kategorisera synpunkterna i sex underkategorier som redovisas under separata rubriker i samrådsredogörelsen. Kategorierna Natur och Park handlar till stor del om den geografiska platsen *Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C*.

Antal synpunkter per tema

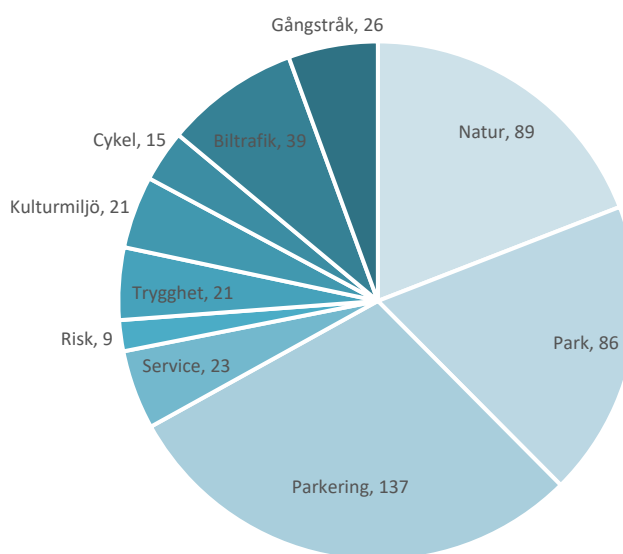


Diagram som redovisar fördelning av synpunkter per identifierat tema.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Länsstyrelsen poängterar att det i programhandlingen saknas information om hur kommunen beaktar de synpunkter som inkommit i samband med medborgardialog i kommande detaljplaneprocesser.

En medborgare är negativ till hur samrådsmötet kommunicerades

och menar att det var för kort framförhållning.¹ En annan är kritisk till hur mötet utspelade sig och lyfter framförallt tidsutrymmet för frågor som för kort.²

Tre medborgare önskar att boende i omkringliggande områden involveras i programprocessen³ och en önskar att ett större geografiskt område är med i planprogrammet.⁴

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

För att förtydliga stadsbyggnadskontorets stadsbyggnadsprocess kommer programförslaget att uppdateras efter samråd. Däribland görs förtydligande kring hur inkomna synpunkter och medborgardialog tas vidare i detaljplaneprocessen.

Stadsbyggnadskontoret har kommunicerat samrådsmötet enligt stadens rutiner. Stadsbyggnadskontoret instämmer i frågan om att tiden för frågor under den gemensamma presentationen var något kort, men att avsikten var att möjliggöra flera dragningar och att alla som ville skulle få möjlighet att ställa frågor. Det fanns utrymme för enskilda frågor i efterhand med stadens tjänstepersoner.

Det är alltid ett avvägande när gränser för planprogram görs. I programförslaget bedömer stadsbyggnadskontoret att gränserna för programmet är rimliga eftersom de ger en helhet för området samtidigt som centrum är i fokus. Alla är välkomna att bidra med synpunkter i samrådet och kan därför anses involveras i programprocessen.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Flera remissinstanser är positiva till programförslaget och dess övergripande intentioner. Några nämner specifikt det positiva i att exploatera på parkeringsplatser till förmån för att spara grönytor.

Region Stockholm ser generellt att utbyggnaden och förtätningen av Fruängen är i enlighet med RUF 2050. De poängterar att det är ett prioriterat bebyggelseläge/strategiskt stadsutvecklingsläge enligt RUF 2050. Regionen är på en övergripande nivå positiva till programförslagets fyrdelade vision och målbild med tillhörande stadsbyggnadsstrategier.

¹ 219

² 65

³ 93, 117, 153

⁴ 155, 203

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att stadsbyggnadskontoret tar fram ett program som belyser viktiga frågor för hela stadsdelen vid en förtätning.

Miljöförvaltningen anser att programförslaget är väl planerat ur de flesta aspekterna, men att vidare utredning behövs gällande buller och luftkvalitet för att säkerställa att föreslagen struktur är genomförbar. Miljöförvaltningen stödjer programförslagets strategi att låta det gröna vara stommen för kommande utveckling.

Trafikkontoret är positiva till en stadsutveckling i nära anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik, och ser att den utveckling som föreslås med utökad infrastruktur för gående, cykel och kollektivtrafik. Det förbättrar förutsättningarna för de som reser inom, till, igenom och ifrån Fruängen att göra så på flera sätt än vad infrastrukturen idag inbjuder till.

Stadsmuseets övergripande bedömning är att programmet går att genomföra i stora delar med undantag för några platser. I det fortsatta arbetet med utvecklingen av Fruängen behöver en övergripande konsekvensanalys över programmet tas fram och i kommande detaljplaneprocesser för enskilda områden behövs fördjupade konsekvensanalyser.

Skönhetsrådet ställer sig positivt till att stadsbyggnadskontoret utarbetat ett program för Fruängen med utgångspunkt att ny bebyggelse i huvudsak ska förläggas på nuvarande parkeringsytor och att grönytor ska skonas. Rådet har invändningar mot bebyggelsens skala och gestaltning samt möten med befintlig bebyggelse. Rådet bedömer att det finns utvecklingsmöjligheter i Fruängen, men påpekar samtidigt stora värden i stadsplanemönstret och bebyggelsen som ger boendekvaliteter genom sin skala, gestaltning och närhet till park- och naturstråk. Rådet är positivt till att utnyttja parkeringsplatser och ha ett mobilitetshus med i förslaget, men påpekar att planstrukturer, byggnadshöjder och gestaltning för det som ska tillkomma är avgörande för att utvecklingen av Fruängen ska uppfattas som positiv och berikande.

Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB) i kvarteret Filthatten & Städrocken opponerar sig mot planerna på förtätad bebyggelse i Fruängen. De motsätter sig förslaget av bebyggelse på grönområden som binder samman bostadsområden med parker och naturmark. De menar att förtätningen kommer att påverka hela området och göra det otryggt att ta sig till skolor och

fritidsaktiviteter, och att förlusten av boendeparkeringar kommer att leda till ännu större parkeringsproblem.

Samfundet S:t Erik anser att det är positivt med ett samlat program för utvecklingen av området, men många viktiga faktorer är fortfarande inte tillräckligt klarlagda.

Brännkyrka hembygdsförening är kritiska till att syftet till planprogrammet inte redovisas. De önskar att kunna utläsa hur kopplingen till Huddinge ser ut. De anser att förtätningen inte bidrar med ökade stadskvalitéer eftersom infrastrukturen och servicen i hela Fruängen utvecklas.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen anser att programmet är grundligt och ambitiöst. Med programförslaget följer en rad stödjande utredningar kring parkering, naturvärden och ekologi. Men det fattas enligt dem också underlag för viktiga delar, vilket inte gör det möjligt att bedöma bärigheten i en del förslag.

Några synpunkter från medborgare är generellt negativa till hela programförslaget utan vidare argumentation.⁵ Några synpunkter från medborgare är generellt positiva, och framför exempelvis att det är ett välgjort programförslag⁶.

En medborgare anser att förslaget ska delas upp i två delar, ett för centrum och tillhörande parkeringar och ett för resterande delar. Medborgaren menar att det skulle underlätta för tjänstemannaförslaget och politiska ställningstaganden.⁷

Flera medborgare saknar ett tidsperspektiv i förslaget och önskar att det redogörs för att få en helhetsbild av konsekvenserna.⁸ Två medborgare anser att det saknas en koppling till tidigare planer i Fruängen och en stadsbyggnadsvision.⁹ Två medborgare ifrågasätter motivet med att exploatera där det finns god kollektivtrafik.¹⁰

Flera medborgare har påtalat att inte alla planprojekt i området har

⁵ 46, 55

⁶ 48, 67, 155, 255

⁷ 64

⁸ 64, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 270

⁹ 133

¹⁰ 133

redovisats i programförslaget, vilket de menar ger en felaktig bild av förslaget.¹¹

Boendeformer

Länsstyrelsen påpekar att det inte framgår hur förslaget förhåller sig till bostadsbehovet i kommunen och de antagna riktlinjerna för bostadsförsörjning. De menar att även om bostadsformer, storlekar eller kostnader inte kan regleras i detaljplaneringen kan kommunen med fördel ange inriktning för kommande planering.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen vill se en övervikt av hyresrätter i den nya bebyggelsen.

Brännkyrka hembygdsförening vill ha 50 % bostadsrätter då de menar att det ger tryggare områden. De vill även se fler äldreboenden.

Två medborgare har i sina synpunkter önskat flera hyresrätter i Fruängen. Den ena önskar stora hyreslägenheter i området¹² och den andra önskar fler andel hyresrätter än bostadsrätter när exploatering sker.¹³

Arbetsplatser

Region Stockholm önskar att möjligheten till arbetsplatser ska nämnas tydligare i mål och strategier, och betonar vikten av att gröna kvaliteter och cykelstråk bevaras och utvecklas. En medborgare vill att programförslaget ska redovisa hur många arbetsplatser som försvinner till följd av föreslagen exploatering.¹⁴

Vid en utveckling av centrum efterlyser stadsdelsförvaltningen någon typ av handelsanalys för att se vilka lokaler som kan efterfrågas och i vilka lägen. Detsamma gäller för den föreslagna nya bebyggelsen längs Mickelsbergsvägen och Vantörsvägen.

Brännkyrka hembygdsförening vill att arbetsplatsernas inriktning preciseras i programmet. Brännkyrka hembygdsförening vill se fler funktioner inom hälsa, äldreomsorg, begravningsväsen och dylikt i förslaget. Brännkyrka hembygdsförening påpekar att det behövs fler

¹¹ 195, 196, 228,229, 231, 232, 233, 234, 235,270

¹² 243

¹³ 67

¹⁴ 200

begravningsplatser i området.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen menar att förslaget om 800 nya arbetsplatser måste vara bättre underbyggt som en hållbar möjlighet för att det ska vara en del av detaljplanearbetet. Underlag för bedömning av realismen i förslaget saknas i programmet enligt dem.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programförslaget är ett övergripande dokument för att tidigt kunna visa allmänheten och remissinstanser vad staden har för ambition för programområdet. Programmet syftar också till att identifiera och utreda relevanta knäckfrågor för kommande planering. Vidare formuleras mål och strategier för kommande stadsutveckling. Fördjupade studier och utredningar görs i efterföljande arbete.

Stadsbyggnadskontoret har som utgångspunkt för programarbetet avgränsat frågor för att hantera dessa på en översiktlig programnivå, vilket innebär att programmet ger ett grundläggande kunskapsunderlag. Planprogrammet är ett första steg i planeringen och följs av efterkommande detaljplaner, där enskilda frågor studeras vidare och fördjupat. I och med det tidiga skedet instämmer stadsbyggnadskontoret i de många synpunkter som inkommit om att ytterligare utredningsarbete krävs för att få en fördjupad bild av områdets förutsättningar och potential, men detta kommer att ske i samband med detaljplaneläggningen. I det utredningsarbetet ingår många av de ämnen som inkomna yttranden lyft. Utredningsbehovet kommer däremot att se olika ut i olika etapper och detaljplaner, helt beroende på platsens förutsättningar och vilken förändring som ska prövas.

För att förtydliga stadsbyggnadskontorets stadsbyggnadsprocess kommer programförslaget att uppdateras efter samråd. Programhandlingen kommer att uppdateras med befintliga planprojekt i området samt ett förtydligande kring tidsperspektiv. Komplettering med konsekvensbedömning av programmets påverkan på Fruängens kulturmiljövärden kommer göras inför godkännande.

Syftet till programförslaget redovisas i inledningen. Stadsbyggnadskontoret avser att stärka kopplingen till Huddinge genom att utveckla viktiga gator med bebyggelse liksom med vistelsekvaliteter, det bidrar till att skapa stadsgator av lokal karaktär i linje med översiktsplanen.

Programförslaget förhåller sig till de fyra målen: Koppla ihop och

nå ut, Möjliggör hållbara transporter, Fler bostäder och mer stadsliv samt Låt det gröna vara en ledstjärna. I vissa fall finns motsättningar mellan målen i programmet vilket stadsbyggnadskontoret är medvetna om. Platsens lämplighet i förhållande till stadens politiska mål avgör då helhetsbedömningen för vilket mål som blir ledande.

Stadsbyggnadskontoret kommer ta fram ett förslag på fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar för att ge en inriktning för boendeformer till den kommande planeringen. Syftet är att uppnå en jämn fördelning av upplåtelseformer i Fruängen och ett balanserat utbud av lägenhetsstorlekar.

Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att tillkommande arbetsplatser främst kommer att vara inom service och handel. Det finns andra platser i söderort som bättre lämpar sig för kontorsverksamhet.

Stadens dokument

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) hänvisar till Stockholms stads Miljöprogram och Avfallsplan. I miljöprogrammet påpekar de att två mål är särskilt relevanta för programmets utveckling: ”Mål 1: Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040” och ”Mål 4: Ett resurssmart Stockholm”. I strävan efter att uppnå dessa mål förordar de att möjligheter till ökat återbruk och sortering av förpackningsavfall utreds i den fortsatta utvecklingen av programmet.

SKB i kvarteret Filthatten & Städrocken hävdar att byggplanerna strider mot FN:s och Naturskyddsföreningens rapporter om att öka grönområdena för människors välbefinnande och för att Stockholm ska nå sina klimatmål.

En medborgare ifrågasätter hur Agenda 2030 appliceras i programmet.¹⁵

En medborgare hänvisar till naturvärdesinventeringen och frågar hur rödlistade arter skyddas under exploatering av Fruängen.¹⁶ Två medborgare anser att programförslaget ska underkännas eftersom de saknar ställningstagande angående konsekvensbedömningen av ekologiska värden.¹⁷

¹⁵ 176

¹⁶ 61

¹⁷ 133

En medborgare hänvisar till stadens egna dokument angående exploatering i Långbroparken och menar att programmet strider mot det. Medborgaren menar att det enligt detaljplaner redan är för hög exploatering i parken och att det inte är tillåtet att ta bort parkmark utan att ersätta den.¹⁸

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas. Genom programmets fyra mål anser stadsbyggnadskontoret att intentioner från Miljöprogrammet och Avfallsplanen inkluderas på en översiktlig nivå. Vad det gäller avfallshantering bedöms den kunna utredas vidare i kommande planarbeten.

Programmet ger förutsättningar för att bevara grönområden och bebygga mark som genom förändrad markanvändning minskar klimatutsläppen i Stockholm. Stadsbyggnadskontoret anser att programmet går i linje med FN:s och naturskyddsföreningens rapporter.

Agenda 2030 innehåller många mål som inkluderas i programmet. De mest konkreta målen som har legat till grund för programförslaget är mål 11: Hållbara städer och samhällen, mål 13: Bekämpa klimatförändringarna samt mål 15: Ekosystem och biologisk mångfald. Genom god planering där grönska och hållbar markanvändning ligger till grund skapas hållbara samhällen med minskade koldioxidutsläpp från fossila färdmedel i kollektivtrafiknära områden. Även mål 3: God hälsa och välbefinnande samt mål 5: Jämställdhet kan indirekt kopplas till programförslaget. Genom att bevara grönområden och istället exploatera på parkeringsplatser skapas en bättre folkhälsa. Jämställdheten i områden förbättras även den då andra trafikslag än den privata bilen främjas, vilket ger en mer jämställd markanvändning eftersom kvinnor och barn till större del använder sig av andra trafikslag.

Stadsbyggnadskontoret avser att göra en mer djupgående analys för rödlistade arter i kommande detaljplaneskede där naturvärdesinventering har utpekat risk för förekomst av fridlysta och rödlistade arter.

Långbroparken ingår inte programområdet och kommer därför inte att hanteras i samrådsredogörelsen.

¹⁸ 207

Arkitektur och gestaltning

Flera medborgare och remissinstanser har lämnat synpunkter angående exploatering enligt programförslaget. Många hänvisar till en specifik plats vilket behandlas under rubriken *Geografisk uppdelning*.

Stadsmuseet framför att bostadsgårdarna med bevarad naturmark och grönstråken med gång- och cykelvägar mellan de olika enklaverna hör till Fruängens karaktärsdrag och absoluta kvalitéer. Stadsmuseet anser att programmet på ett förtjänstfullt sätt utgått ifrån att bevara bostadsenklavernas grönytor i stor utsträckning. De flesta förtätningar föreslås på befintliga parkeringsytor vilket bedöms som positivt. Platser som inte bedöms som lämpliga för ny bebyggelse är Mannekängen 2, Kamkoftan 1 och grönytan vid korsningen Mickelbergsvägen/Vantörsvägen. Stadsmuseet anser att ny bebyggelse på dessa platser påverkar platsens och befintliga byggnaders kulturhistoriska värden i för hög grad.

Förtätning

Flera synpunkter har inkommit om den förtätning som programförslaget föreslår i Fruängen.

Stockholms Naturskyddsförening uppmanar till att i första hand leta upp ytor med redan ianspråktagen mark. De anser att naturmarksytor med naturvärdesklass 2, högt naturvärde, är mycket olämpliga att bebygga. Stockholms Naturskyddsförening anser att kollektivtrafiknära lägen bör prioriteras. Föreningen uppmanar till att värna om grönskan runt husen och att skapa ny grönska.

Några medborgare är positiva till den förtätade utvecklingen som beskrivs i programförslaget.¹⁹ Flera medborgare är negativa till den förtätning som föreslås.²⁰ En medborgare beskriver en oro över en hypotetisk värdeminskning av befintliga bostäder.²¹ Två medborgare efterfrågar en redovisning av utformningen på föreslagna byggnader.²²

Lokaler i bottenvåningar

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen menar att förslag om ”levande bottenvåningar” på motsvarande sätt som för

¹⁹ 38, 134, 193,

²⁰ 54, 55, 73, 121, 144, 148, 178, 183, 221, 237, 248, 269

²¹ 178

²² 133

förslaget om nya arbetsplatser måste vara bättre underbyggt och inte bara vara en idé och förhoppning. Underlag saknas i programmet enligt dem.

Flera medborgare har uttryckt negativa synpunkter angående planerade lokaler i bottenvåningar av ny exploatering.²³ Tre medborgare är emot lokaler i småhusområden²⁴, en medborgare är emot lokaler längs Vantörsvägen²⁵ och en är emot lokaler istället för parkeringsplatser för bilar²⁶. En medborgare är oroad över att lokalerna kommer att stå tomma och skapa otrygghet²⁷ och en annan medborgare är positiv till lokaler i bottenvåningar.²⁸

Återbruk

Miljöförvaltningen stödjer programmets tanke att återbruk bör studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets ambition i programmet är att i första hand förtäta på ianspråktagen mark. Utifrån att det finns ett större antal parkeringsplatser än bilinnehavet i stadsdelen, det goda kollektivtrafikläget och nya satsningar på mobilitet bedöms det som möjligt att bebygga flera parkeringsplatser utan att ersätta dem. Programförslagets mål "Låt det gröna vara ledstjärna" och "Fler bostäder och mer stadsliv" premierar en effektiv markanvändning. Programmet föreslår viss bebyggelse på gröna ytor och naturmark, då det bedöms skapa värden för stadsmiljön. Det bedöms som möjligt utifrån helhetspåverkan på stadsdelen eftersom de mest värdebärande gröna miljöerna sparas. Omvandlingen av parkeringsplatser innebär att marken kan försees med ny grönska för bostadsgårdar och förgårdsmark.

Hur ny bebyggelse och omkringliggande miljöer ska utformas hanteras i kommande planprocess. I planprocessen prövar stadsbyggnadskontoret bland annat markens lämplighet för förslagna ändamål, i enlighet med Plan- och bygglagen. Bedömningen görs också utifrån utredningar som tas fram för respektive plats, samt stadens måldokument, bland annat Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen. I planprocessen informeras boende i området och ges möjlighet att lämna synpunkter i ett samråd.

²³ 133

²⁴ 54, 92, 181

²⁵ 263

²⁶ 120

²⁷ 237

²⁸ 38

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns utvecklingspotential på av stadsmuseet nämnda tomter, som kan vägas mot påverkan på kulturmiljön. Kamkoftan 1 och korsningen Mickelbergsvägen/Vantörsvägen är en del av översiktsplanens ambition om att skapa urbana stråk på Mickelbergsvägen och Vantörsvägen. Mannekängen 2 är en tomträtt som endast byggs på tomträttsinnehavarens initiativ. Stadsbyggnadskontoret anser att det kan vara möjligt att pröva ny bebyggelse på tomten med hänsyn till värden i befintlig kulturmiljö. Inför godkännande kommer programförslaget kompletteras med en kulturmiljöutredning som ytterligare underlag till kommande avvägningar.

Stadsbyggnadskontoret vill genom målet Fler bostäder och mer stadsliv skapa kvalitativa stadsrum där levande bottenvåningar är en viktig del. Mer underlag för placering och utformning av lokaler i bottenvåningar kommer utredas vidare i kommande process.

I detaljplaneprocessen för Fruängen centrum kommer en handelsanalys att tas fram. Detsamma gäller utpekad bebyggelse för centrumverksamheter i resterande delar av programmet. Handelsanalysen kommer då att kunna visa efterfrågan på vilka verksamheter och omfattningen av dem som lämpar sig i området.

Stadsbyggnadskontoret ser inte att det finns utrymme för begravningsplatser inom programområdet.

Stadsbyggnadskontoret har som ambition att fortsatt utreda möjligheterna för återbruk i programområdet.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Länsstyrelsen anser att det är möjligt att förtäta Fruängen utan att de kulturhistoriska värdena behöver påverkas negativt i någon högre utsträckning. Dock behöver kommunen vara varsam med rivning av bebyggelse då detta medför negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena. Generellt är även kulturmiljöer som tillkommit under en sammanhållen tid känsligare för förändringar än de som tillkommit successivt. Det krävs därför ett medvetet förhållningssätt till områdets platsspecifika och sammanhängande kulturhistoriska värden. Det är positivt att planprogrammet framför sådana ambitioner, som att låta områdets gröna karaktär vara ledande och placering av punkthusbebyggelse som följer den ursprungliga stadsbyggnadsidén.

Länsstyrelsen vill också råda kommunen att tydligare analysera konsekvenserna för kulturmiljön utifrån ett helhetsperspektiv. I planprogrammet anges konsekvenserna för kulturmiljö på bebyggelsenivå. De menar att kulturmiljön även kommer till uttryck genom andra element i Fruängen, såsom vägnät och grönskastrukturer.

Stadsmuseet efterfrågar en kulturmiljöanalys som de menar särskilt bör belysa centrum. Stadsmuseet efterfrågar en övergripande konsekvensanalys över programmet som de menar behöver tas fram och i kommande detaljplaneprocesser för enskilda områden. Stadsmuseet efterfrågar även en övergripande naturvärdesinventering som tar fokus både på natur- och kulturvärden för att Fruängen ska kunna utvecklas långsiktigt hållbart.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen anser att en kulturmiljöutredning för Fruängen måste tas fram så snart som möjligt och inte vara villkorat som del av detaljplaneskedet.

Flera medborgare har uttryckt oro över att föreslagen förtätning kommer att förstöra Fruängens karaktär som kulturmiljö.²⁹ Den 50-tals arkitektur som råder i området önskas fortsätta vara vägledande när ny bebyggelse tillkommer.³⁰

Fornlämningar

Brännkyrka hembygdsförening vill att fornminnena lyfts fram mer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer om att en kulturmiljöutredning för programmet som helhet skapar bättre planeringsförutsättningar. En kulturmiljöutredning kommer därför tas fram inför godkännande av programmet. Kulturmiljöutredningen förväntas ge en helhetsbild över Fruängen och kan vara vägledande i detaljplaneskeden. Programförslagets konsekvenser för Fruängens kulturmiljövärden, även för vägnät och grönska, kommer förtydligas i programhandlingen till godkännande.

I programarbetet har redan en naturvärdesinventering tagits fram som visar på områdets naturvärden och hur de påverkas av programförslaget. Eftersom programmet kommer kompletteras med en kulturmiljöutredning anser stadsbyggnadskontoret att det inte behövs en övergripande naturvärdesinventering för natur- och kulturvärden.

²⁹ 133, 181, 218, 260

³⁰ 253, 260

Programförslaget kommer inte att hantera utveckling av fornminnesplatserna. Detta hanteras vid behov i kommande detaljplaneskede.

Olägenheter för grannar

En medborgare är oroad över hur byggtrafiken kommer att påverka de boende under tiden ny exploatering sker.³¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggaktören ansvarar för att följa de riktlinjer som finns för att underlätta situationen för boende i omkringliggande områden under byggtiden.

Parker och grönområden

Det har inkommit ett flertal synpunkter angående Fruängens grönytor och gröna kvaliteter.

Stadsdelsförvaltningen förstår att en del grönytor kan komma att försvinna vid förtätning, men vill poängtera att även ytor som enligt programmet saknar höga naturvärden och inte har betydelse som mötesplatser, ändå kan ha stor betydelse för närboende. Därför anser de att ytorna behöver kompenseras i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Miljöförvaltningen anser det generellt vara angeläget att grönområdets förmåga att hålla och avlägsna växthusgaser från atmosfären beaktas i planeringen.

Trafikkontoret vill skicka med några reflektioner/kommentarer kring medborgardialog och vilka förbättringar som gjorts i Fruängen inom parkverksamheten de senaste två åren:

- Nytt utegym byggt vid Fruängsskolan (vid fotbollsplanerna)
- Parkleken Vippan i Kerstin Hesselgrens park genomgår fullständig upprustning/ombyggnad, klar våren 2023.
- Liten bollplan för spontanidrott i Kerstin Hesselgrens park har rustats med konstgräs samt en ny boulebana byggs intill.
- Långbro park har tillförts ytterligare kvaliteter/värden med ett odlingsområde (odlingsförening).

³¹ 207

Trafikkontoret anser även att värdefulla ekmiljöer (och annat ädellöv) kan påverkas negativt av skuggverkan när nya högre hus byggs, även om husen placeras en bit ifrån.

Några medborgare beskriver den befintliga grönskan i Fruängen som en av de främsta anledningarna till att de bor i området.³² Flera medborgare är positiva till programmets mål om att *låta det gröna vara ledstjärna* i utvecklingen av Fruängen.³³ Flera medborgare ifrågasätter dock hur det målet faktiskt realiseras i programmet och/eller är generellt missnöjda över att grönska tas bort.³⁴

En medborgare ifrågasätter hur den hårdgjorda exploateringen kan planeras när klimatförändringarna bidrar till att mer grönska istället borde planeras.³⁵ Två medborgare vill se mer grönska i Fruängen.³⁶

En medborgare anser att lekparker borde utvecklas mer och anpassas för olika åldersgrupper.³⁷

Några medborgare har inkommit med synpunkter om att behålla specifik grönska. En medborgare önskar spara samtliga träd vid Doktor Widerströms gata³⁸, en önskar spara ekbacken mellan Kerstin Hesselgrenspark och Långbropark³⁹, en önskar spara växtligheten mellan E4 och Elsa Brändströmsgata.⁴⁰

En medborgare menar att det finns rödlistade arter i Långbroparken.⁴¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med stadsdelsförvaltningen om att offentliga ytor kan ha olika funktioner och betydelse för olika målgrupper. Därför planeras Fruängen enligt de fyra målen: Koppla ihop och nå ut, Möjliggör hållbara transporter, Fler bostäder och mer stadsliv samt Låt det gröna vara en ledstjärna. Det läggs särskild vikt inom samtliga mål att utveckla bra offentliga miljöer för de boende i Fruängen, såväl parkmiljöer som gaturum.

³² 74, 180, 256, 257

³³ 38, 183, 195

³⁴ 90, 133, 138, 144, 153, 202, 260

³⁵ 61

³⁶ 176, 261

³⁷ 240

³⁸ 119

³⁹ 134

⁴⁰ 249

⁴¹ 207

Stadsbyggnadskontoret är positiva till de förbättringar som trafikkontoret har tillfört i området. Trafikkontoret ansvarar för att de offentliga rummen är trygga och attraktiva med effektiva transportlösningar och god framkomlighet i den allt tätare staden.

Stadsbyggnadskontoret avser att göra en mer djupgående analys angående värdefulla träd i kommande detaljplaneskede där naturvärdesinventeringen har pekat ut särskilda områden.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med medborgarna om att grönskan är en av de främsta kvaliteterna i Fruängen. Av den anledningen är målet Låt det gröna vara ledstjärna viktig ur flera aspekter. I vissa fall finns motsättningar mellan målen i programmet, vilket stadsbyggnadskontoret är medvetna om. Platsens lämplighet i förhållande till stadens politiska mål avgör då helhetsbedömningen för vilket mål som blir ledande.

Stadsbyggnadskontoret har som utgångspunkt för programarbetet avgränsat frågor för att hantera dessa på en översiktlig programnivå, vilket innebär att programmet ger ett grundläggande kunskapsunderlag. Planprogrammet är ett första steg i omvandlingen och följs av efterkommande detaljplaner, där enskilda frågor studeras vidare och fördjupat.

Stadsbyggnadskontoret är positiva till att utveckla lekparken till att passa flera åldersgrupper. Älvsjö-Hägerstens stadsdelsförvaltning ansvarar för utvecklingen och skötseln av stadsdelens lekparken.

Långbroparken ingår inte programområdet och kommer därför inte att hanteras i samrådsredogörelsen.

Gator och trafik

Trafikkontoret anser att det är viktigt att olika trafikfunktioner ges utrymme på befintliga och utvecklade gator i området. De anser att det finns framkomlighetsfrågor som behöver hanteras i kommande skeden.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen lämnar inga synpunkter på förslagen kring Spårväg Syd, flyttning av busstorg, förändrade gång- och cykelstråk, borttagna gångtunnlar och parkeringsplatser med mera, eftersom inga skarpa förslag finns att ta ställning till. Mycket av det som antyds kring trafikfrågorna har en positiv potential enligt dem.

Stockholms Naturskyddsförening uppmanar till att skapa förutsättningar för bilpooler och cyklistar.

Biltrafik

Trafikverket påpekar att programområdets närhet till väg E4/E20, som är utpekad som riksintresse för kommunikationer, kräver att anläggningen skyddas och hänsyn tas till dess påverkansområde. Markarbeten nära vägen får enligt dem inte påverka anläggningen negativt och bullerutredningar måste baseras på Trafikverkets basprognos 2040. De menar att trafikutredningar baserade på stadens trafikmodell måste genomföras för att bedöma effekterna av den föreslagna exploateringen.

Brännkyrka hembygdsförening saknar en analys av biltrafiken i området och hänvisar till köbildning på E4/E20 och Mickelsbergsvägen. De befarar högre trafikflöden genom lokalgator till Älvsjö. Brännkyrka hembygdsförening saknar en behovs- trafikanalys med ett långsiktigt perspektiv fram till 2050.

En medborgare har inkommit med synpunkter angående planering av biltrafik i Fruängen. Medborgaren anser att biltrafiken inte bara ska planeras för Fruängsborna eftersom den främst används av omkringliggande områdets bilister.⁴² En medborgare är negativ till utökade cykelbanor där biltrafiken minskas.⁴³

Gång- och cykeltrafik

Region Stockholm meddelar att de deltar i en förhandling för att främja utbyggnaden av det regionala cykelstråket.

Stadsdelsförvaltningen är positiva till förslagen om nya cykelbanor och breddade gångbanor på Fruängsgatan och Elsa Brändströms gata. De är även positiva till en ny gång- och cykelbana förbi Mälarhöjdens idrottsplats som de menar är en viktig målpunkt i Fruängen.

Trafikkontoret anser att det är positivt att separerade gångkopplingar föreslås sparas och utvecklas. De anser också att det är positivt att gående prioriteras i området, att tryggheten belyses och att fler ytor kan göras mer attraktiva både för gående och vistelse. Ett medskick de gör är att ett borttagande av gångtunnlar kan ha stor påverkan på upplevd trafiksäkerhet och det kan påverka trafikmiljön om nya höjder och passager ska anläggas.

Trafikkontoret ser positivt på att utveckla cykelinfrastrukturen för att möjliggöra och underlätta för resande med cykel inom och

⁴² 92

⁴³ 92

igenom området. Ett medskick de gör är att de riktlinjer och kopplingar som finns med i stadens cykelplan ska användas vid utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Ett annat medskick de gör är att cykelkoppling längs Elsa Brändströms gata ska tas med i underlaget, både i strukturskisser och i beskrivningar.

Brännkyrka hembygdsförening anser att förbättrade offentliga miljöer och stadsmiljöer kräver att man ska kunna ta sig till dem med samtliga transportmedel. De tror inte att människor kommer att välja cykeln i framtiden.

En medborgare har inkommit med positiva synpunkter till att gång- och cykelvägar prioriteras.⁴⁴ En annan medborgare ser inte att förslaget förbättrar situationen för gång- och cykeltrafik.⁴⁵ En medborgare önskar cykelbana mellan Långbroparken och Fruängen centrum.⁴⁶

Kollektivtrafik

Region Stockholm anser att kollektivtrafiken bör ses som en central urban funktion för att utveckla området, och inte som ett hinder för stadsutveckling.

Region Stockholm stödjer bevarandet av reservat för en framtida förlängning av tunnelbanan, men påpekar att det inte finns någon beskrivning eller beslut om detta i Kollektivtrafikplan 2050.

Regionen noterar att en nordlig bytespunkt skulle kräva en ny entré till tunnelbanan och förlängning av plattform, men påpekar att detta inte ingår i projektet Spårväg Syd. Det behöver utredas närmare avseende teknisk genomförbarhet, påverkan på tunnelbanans anläggning och trafik, samt kostnad och finansiering.

Region Stockholm påpekar att busstrafiken i Fruängen påverkas av spårvägens lokalisering, vilket i sin tur påverkar utformningen av vägnätet och den lokala tillgängligheten. Beroende på spårvägens placering behöver busstrafiken anpassas, men detta är inte tillräckligt beskrivet i programförslaget enligt regionen. Regionen efterlyser en redovisning av vilka gator som kan trafikeras av buss och möjliga hållplatslägen, särskilt om en nordlig bussterminal väljs. En dialog om hur busstrafiken kan inkluderas vidare i programarbetet välkomnas av regionen.

⁴⁴ 54

⁴⁵ 176

⁴⁶ 88

Region Stockholm betonar vikten av en sammanhållen bytespunkt i Fruängen och nämner att placeringen av bussterminalen är kopplad till val av spårvagnshållplats och en ny entré till tunnelbanan i norr. De prioriterar att koppla busslinjer till tunnelbanan och ser att mer utrymme kan behövas i framtiden med planerad stadsutveckling. Regionen föredrar en nordlig placering för bussterminalen, men vill inte att den kombineras med andra verksamheter. De påpekar att tillgängligheten mellan olika kollektivtrafikslag behöver studeras och alternativ analyseras för att utforma en lämplig bussterminal.

Region Stockholm vill lyfta att planprogrammet behöver belysa att bebyggelse som planeras i närhet av befintlig tunnelbana eller den korridor som väljs av spårväg syd behöver utformas och placeras på ett sådant sätt att regionens anläggning inte påverkas negativt.

Trafikkontoret anser att det är av största vikt att noga utreda hela den kollektiva trafiksituationen vid en eventuell flytt av bussterminal.

En medborgare är positiv till utvecklad kollektivtrafik i sin synpunkt.⁴⁷ Två medborgare påpekar att det i dagsläget är dåliga busslinjer till intilliggande områden och önskar fler busslinjer.⁴⁸

En medborgare vill öka trivselfaktorn vid befintliga busshållplatser.⁴⁹ En medborgare är positiv till att busstorget eventuellt förflyttas⁵⁰ medan två medborgare är negativ till att busstorget eventuellt flyttas.⁵¹

Spårväg Syd

Länsstyrelsen anser att lämpliga avstånd mellan spårvägen och ny bebyggelse behöver utredas och motiveras i kommande detaljplanering, samt att räddningstjänstens genomförandemöjligheter i spårvägens närhet behöver redovisas.

Kommunen bör enligt länsstyrelsen i det fortsatta planarbetet ta hänsyn till eventuellt ljusbuller från den planerade spårvägen. Hänsyn till strålkastare på spårvagn bör tas i placering och utformning av byggnader för att undvika bländning i bostäder.

Region Stockholm kommer inte ta ställning till de dragningar av Spårväg Syd som presenteras i programmet men poängterar att både den nordliga och sydliga dragningen fortfarande är aktuella.

⁴⁷ 175

⁴⁸ 88, 155

⁴⁹ 88

⁵⁰ 240

⁵¹ 92, 153

Stadsdelsförvaltningen anser att den norra dragningen av spårväg syd är mest lämplig i Fruängen. Detta eftersom de anser att det ger mindre ingrepp och störningar för de boende.

Miljöförvaltningen delar programförslagets analys och bedömning över frågan om hur lokaliseringen av Spårväg Syd och förordar det norra alternativet.

Fastighetskontoret anser att konsekvenserna för idrottsplatsen av de två alternativen för spårvägens sträckning bör förtydligas i programhandlingen.

Stadsmuseets förordar det norra alternativet av Spårväg Syd då de anser det ge minst påverkan på befintlig bebyggelse och gatunät, samt bevarar en större del av framförallt centrumbebyggelsen.

Skönhetsrådet poängterar att Fruängens centrum bäst stärks om spårvägen lades längs Fruängsvägen för att ge en optimal koppling mellan spårvagn, tunnelbana och buss. Rådet anser att en utveckling av Fruängens centrum är möjlig, men att det bör ta avstamp i en kulturmiljöutredning för att säkerställa bevarandet av den befintliga låga bebyggelsen som ger centrum intimitet.

Samfundet S:t Erik förespråkar det nordliga alternativet för Spårväg Syd genom Fruängen och vill se en utveckling av Fruängens centrum som präglas av lokala förutsättningar och utvecklingsmöjligheter snarare än av en exploateringskalkyl. Samfundet S:t Erik motsätter sig också flera av de föreslagna exploateringsytorna och föreslår att Spårväg Syd dras längs E4/E20 med en hållplats norr om Fruängens centrum.

Brännkyrka hembygdsförening föredrar den norra sträckningen av Spårväg Syd.

Moderaterna i Brännkyrka förespråkar dragning av spårväg längs det norra alternativet för att bevara befintlig byggnation och grönytor. De anser att detta alternativ ger kortare restid, mindre bullerstörning och binder samman Fruängens centrum med Mälarhöjdens IP och den planerade nya skolan. Vidare menar de att det norra alternativet ger större möjligheter för fortsatt bebyggelse och förbättrad förbindelse med Västertorp. Enligt naturvärdesinventeringen har detta område lägst skyddsvärde. Det finns också större möjlighet att etablera parkeringsytor i detta område enligt parkeringsutredningen, menar Moderaterna i Brännkyrka.

Flera medborgare har inkommit med synpunkter angående Spårväg Syd och de två olika sträckningarna som programförslaget innehåller. Fyra medborgare förespråkar det södra alternativet⁵² och tio medborgare förespråkar det norra alternativet.⁵³ En medborgare ifrågasätter hela Spårväg Syd-projektet.⁵⁴

Tillgänglighet

Trafikkontoret gör ett medskick som är att tillgängligheten till den befintliga bebyggelsen riskerar att försämrats när parkeringsytor bebyggs. I framtagandet av de nya detaljplanerna måste hänsyn tas för att se till att stadens mål om att kunna inrätta tillgänglig parkering inom 10 meter från entré.

Två medborgare har inkommit med synpunkter angående handikapparkering.⁵⁵ Båda medborgarna uttrycker oro över att även handikapparkering tas bort vilket de menar inte får ske.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret avser genom målet Möjliggör hållbara transporter att främja hållbart resande inom programområdet och instämmer med trafikkontoret om att det är viktigt att olika trafikfunktioner ges utrymme i de offentliga rummen.

Mobilitetshuset som planeras vid en eventuell nordlig dragning av Spårväg syd skulle kunna innehålla bilpool och andra hållbara alternativ. Framkomlighetsfrågan kommer i detaljplaneskedet att studeras vidare.

Trafikkontoret har medverkat under hela programskedet och inkommit med relevant information för att hålla rätt nivå på det utredningar som gjorts till samrådet. Stockholm stads trafikscenario kommer att användas i kommande trafikanalyser. Utredningar kan komma att genomföras såväl innan som under detaljplaneskedet, beroende på vilka möjligheter som finns för att samordna arbetet. Inom de utredningar som görs på trafikflöden tas alltid ett helhetsgrepp.

Programarbetet har ingen direkt koppling till Spårväg syd, utan har att förhålla sig till spårvägens dragning som en förutsättning för stadsutveckling i Fruängen. Spårväg Syd drivs av Region

⁵² 109, 161, 176, 259

⁵³ 58, 83, 112, 122, 124, 174, 183, 191, 240, 266

⁵⁴ 199

⁵⁵ 44, 206

Stockholm. Tidsplanen för projektet är försenat och beslut för vilken dragning som blir av förväntas komma i december 2023.

Stadsbyggnadskontoret förordar en nordlig dragning av Spårväg Syd, då det bedöms möjliggöra fler bostäder och effektivare markanvändning. Den fysiska planeringen av stadsdelen kommer till stor del att avgöras beroende på vilken dragning som slutligen väljs.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med majoriteten av remissinstanserna om att den nordliga dragningen av Spårväg Syd är mest gynnsam för Fruängen som helhet. Om spårvägen och stationen hamnar norr om centrum skapas bättre förutsättningar att utveckla centrum som helhet. Med en ny nordlig entré till tunnelbanan kan en bra bytespunkt mellan kollektivtrafik och andra färdmedel skapas. En ny bussterminal kan då utvecklas ihop med spårvägens station i nära anslutning till ett mobilitetshus, på ytor som annars är svåra att utveckla på grund av risker från E4/E20 och tunnelbanan. Den nordliga dragningen skapar möjligheter för att förtäta och förbättra ytor öster, väster och söder om centrum som idag används för markparkering. De tilltänkta 400 bostäderna tillsammans med förbättrade helhetslösningar ger en effektivare markanvändning för Fruängen.

Den södra dragningen av spårvägen innebär att spåren och stationen placeras i Fruängsgatan, i närmare anslutning till befintligt centrum och tunnelbaneuppgång. Genom att placera spårvägen på Fruängsgatan försvåras framkomligheten för övriga trafikslag genom centrum och skapar svårigheter med att utveckla fastigheterna i den befintliga delen av Fruängen centrum. Det kan till exempel bli svårt med angöring för bil och lastning till de planerade bostäderna som i praktiken resulterar i ett bortfall av de 400 planerade bostäder. Även omvandlingen av busstorget uteblir vid den här dragningen då det sannolikt inte är aktuellt att flytta busstrafiken och utveckla en ny bussterminal om bytespunkten placeras i befintligt centrum.

Stadsbyggnadskontoret ser svårigheter med att uppfylla Region Stockholms önskan om att redovisa ytterligare konsekvenser av Spårväg Syds alternativa dragningar i programförslaget. De alternativa dragningarna samt deras olika lösningar skapar för många osäkra scenarier för att kunna utredas ordentligt i programförslaget. Redan i befintligt program finns en stor osäkerhet kring hur den fysiska planeringen påverkas av resultatet från de två dragningarna med spårväg. En helhetsutveckling av programområdet ska utredas vidare när beslut om Spårväg Syd har tagits.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på de övergripande satsningar som syftar till att främja cykeltrafiken inom och igenom Fruängen.

Stadsbyggnadskontoret förhåller sig till forskning och expertis i avvägande om vilka trafikslag som kommer dominera framtidens städer. Det i kombination med den politiska viljeriktningen avgör vilka trafikslag som premieras.

Stadsbyggnadskontoret har som utgångspunkt för programarbetet avgränsat frågor för att hantera dessa på en översiktlig programnivå, vilket innebär att programmet ger ett grundläggande kunskapsunderlag. Planprogrammet är ett första steg i omvandlingen och följs av efterkommande detaljplaner, där platsspecifika frågor studeras vidare och fördjupas i.

Angöring och tillgänglighet utreds närmare i detaljplaneskedet. Det är stadsbyggnadskontorets ambition att uppfylla de krav och målsättningar som finns inom området.

Bilparkering

137 inkomna synpunkter har innehållit åsikter om parkeringsplatser för bilar i Fruängen. Synpunkterna har inkommit från både remissinstanser, föreningar och medborgare. Remissinstanserna är övervägande positiva till att förtätning sker på asfalterade parkeringsytor medan föreningar och medborgare är övervägande negativa till det. Synpunkter har inkommit både från boende i Fruängen och boende i omkringliggande villaområden.

Stadsdelsförvaltningen lyfter att gatuparkering upplevs som problematisk av många boende, speciellt för besökare som letar efter korttidsparkering. De menar att problemet upplevs ha ökat då omkringliggande områden infört avgiftsbelagd parkering.

Trafikkontoret ser det som rimligt markparkeringens platser behöver lämna utrymme till andra funktioner. Möjligheten att resa kollektivt, med cykel och till fots, tillsammans med andra möjliga mobilitetsåtgärder, till viss del kan ersätta behovet av viss parkering. Samtidigt anser de att det är viktigt att i fortsatt arbete noga se över att även befintliga verksamheters behov inkluderas i de parkeringsplatser som finns kvar, samt säkerställa att parkeringsbehovet kan tillgodoses. Det parkeringsbehov som inte kan tillgodoses i marknivå ska enligt dem ersättas på annat sätt, exempelvis i garage. Att utgå ifrån bilnehav i området ses som rimligt av trafikkontoret, men övriga behov behöver också kunna tillgodoses.

Stadsmuseet anser att programmet på ett förtjänstfullt sätt utgått ifrån att bevara bostadsenklavernas grönytor i stor utsträckning. De flesta förtätningar föreslås på befintliga parkeringsytor vilket är positivt. De motsätter sig emellertid förslaget på att exploatera parkeringsplatsen för Mannekängen 2.

Brännkyrka hembygdsförening är generellt negativa till att parkeringsplatser försvinner i hela programområdet och anser att det går emot att göra Fruängen till ett attraktivt förortscentrum. De anser att parkeringsplatserna är ett måste för att behålla kunder i centrumet.

Moderaterna i Brännkyrka anser att det är svårt att hitta parkeringsplatser under en normal dag i eftermiddagsrusningen i Fruängen.

Flera medborgare är generellt missnöjda med att parkeringsplatser försvinner utan vidare beskrivning.⁵⁶ En medborgare är positiv till förtätning på parkeringsplatser.⁵⁷ Flera medborgare är oroad för hur parkeringssituationen förändras med ny exploatering enligt programförslaget. Några medborgare menar att parkeringsbehovet kommer att öka.⁵⁸

De inkomna synpunkterna om parkeringsplatser kan kategoriseras i sex underkategorier som redovisas i följande ordning under separata rubriker nedan:

Besöksparkering i centrum

Boendeparkering på gata

Boendeparkering på tomträtt

Infartsparkering

Mobilitetshus

Parkeringsanalys

Besöksparkering i centrum

Stadsdelsförvaltningen poängterar att parkeringssituationen i centrum upplevs som problematisk då det även är många besökare från omkringliggande villaområden som använder dem. De oroar sig för att kundunderlaget kan påverkas om korttidsparkering tas bort.

⁵⁶ 54, 75, 76, 77, 89, 91, 103, 114, 115, 118, 126, 138, 144, 148, 153, 161, 167, 178, 183, 198, 200, 202, 206, 212, 221, 240, 246, 253, 254, 257, 265

⁵⁷ 79

⁵⁸ 91, 100, 108, 120, 133, 246, 255, 259, 261

Brännkyrka hembygdsförening befärar att många bilburna besökare kommer att välja andra centrum för att handla på grund av trafik- och parkeringssituationen i förslaget.

Moderaterna i Brännkyrka poängterar att Fruängen centrum är ett omtyckt centrum med en betydande kundkrets som reser med bil. Det är därför enligt dem nödvändigt att säkerställa att det tillförs minst lika många parkeringsplatser som tas bort för tillfälliga besökare. För handlarna i centrum är det viktigt att parkeringsmöjligheterna inte begränsas eftersom det kan leda till att kunder väljer andra köpcenter istället, vilket kan försämra när servicen.

Flera medborgare har i sina synpunkter uttryckt oro över att parkeringsplatser försvinner i centrum och därmed påverkar centrumets handelsverksamheter.⁵⁹

Boendeparkering på gata

Trafikkontoret anser att parkeringsbehov för befintliga bostäder behöver utredas noggrannare för respektive plats och kvarter i kommande skeden.

Ett flertal synpunkter har inkommit från medborgare som är boende i Fruängen om parkeringssituationen. Tre medborgare beskriver att de spenderar mycket tid dagligen att leta efter gatuparkering i Fruängen.⁶⁰ Flera synpunkter från medborgare har inkommit om att införa avgiftsbelagd gatuparkering och boendeparkering. De menar att avgiftsbelagd gatuparkering skulle förbättra parkeringssituationen för de boende i området.⁶¹ Tre synpunkter ger exempel på att tjänstebilar parkeras på gatorna för att det idag är gratis, vilket de menar inte syns i statistiken när parkeringsanalysen utfördes.⁶²

Boendeparkering på tomträtt

I områden där programmet pekar ut förtätning på markparkering har flera boende inkommit med synpunkter. Det är särskilt många från

⁵⁹ 43, 44, 45, 54, 65, 87, 93, 101, 105, 108, 118, 133, 166, 175, 180, 184, 199, 200, 208, 269

⁶⁰ 89, 132, 157

⁶¹ 103, 127, 157, 176, 192, 205, 220, 230, 251

⁶² 157, 220, 230

samfälligheten Kvarnhagen.⁶³ De är alla negativa till exploatering på befintliga parkeringsplatser och argumenterar för det på olika sätt. Grunden i argumenten handlar om att deras parkeringsplatser försvinner och att förutsättningarna för att de valt att flytta dit förändras till det sämre. Läs mer under rubriken *Geografisk Uppdelning och Mickelsbergsvägen Östra*.

Infartsparkering

Trafikkontoret anser att det finns en risk att personer som idag parkerar på den icke avgiftsbelagda infartsparkeringen, i framtiden kommer att ta bilen hela vägen in till sin slutdestination om parkeringsplatserna försvinner eller blir avgiftsbelagda i Fruängen.

Stockholm Parkering noterar att befintlig infartsparkering vid Fruängen centrum planeras bort och att ingen ny infartsparkering tillkommer i närområdet. De erfar att den befintliga infartsparkeringen i Fruängen har god beläggning under vardagar då behovet för att arbetspendla är som störst, men att beläggningen är lägre på helger då behovet av arbetspendling inom staden och över kommungränserna är lägre. Stockholm parkering anser att infartsparkering kan bidra till att avlasta trafiken och lindra de värsta bilköerna under rusningstid. De anser därför att det vore önskvärt att närmare utreda möjligheten för en ny infartsparkering i närområdet.

Det är i regel boende i omkringliggande villaområden som har inkommit med synpunkter angående infartsparkering, men även boende i Fruängen.⁶⁴ De är negativa till att parkeringsplatser försvinner då det skulle försvåra deras vardag. Majoriteten har även hört av sig om att avgiftsbelagd parkering inte skulle vara ett alternativ för dem. Många menar i sina synpunkter att det inte är miljövänligt att planera bort parkeringsplatser eftersom det då tvingas in mer biltrafik i Stockholm city vilket är slutdestination för många pendlare.⁶⁵

Mobilitetshus

Stadsdelsförvaltningen lyfter trygghetsproblematiken som finns i cykelgaraget vid Älvsjö station som exempel när nytt mobilitetshus planeras i Fruängen. De menar att det föreslagna mobilitetshuset måste utformas så att säkerhetsriskerna minimeras.

⁶³ 50, 51, 52, 53, 54, 56, 63, 66, 68, 69, 99, 108, 111, 125, 128, 130, 136, 141, 151, 154, 156, 163, 168, 173, 177, 186, 227, 244, 245, 268

⁶⁴ 77, 81, 91, 92, 102, 117, 120, 155, 175, 203, 250, 252, 253, 262

⁶⁵ 87, 102, 155

Två medborgare är positiva till mobilitetshus med parkeringsplatser för bilar⁶⁶ och en medborgare är negativ till mobilitetshus.⁶⁷ En medborgare menar att ett mobilitetshus kommer bli en otrygg plats på kvällar och helger.⁶⁸ Två medborgare önskar ett parkeringshus som mättar parkeringsbehovet.⁶⁹ En medborgare önskar en underjordisk infartsparkering till mobilitetshuset för att bilister inte ska köra in till Stockholm city.⁷⁰

Parkeringsanalys

Flera synpunkter ifrågasätter parkeringsanalysen.⁷¹ Bland annat påpekar flera att de gjordes under pandemin och inte visar vardagen i Fruängen. Flera ifrågasätter tidpunkten då analysen utfördes eftersom denna inte gjordes under rusningstid. Det har även inkommit synpunkter angående att det är många personer som bor i Fruängen som har sina bilar registrerade på deras företag och att de därför inte syns i statistiken.⁷²

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med majoriteten av remissinstanserna om att det är positivt med förtätning på parkeringsytor inom programområdet. I enlighet med programmets fyra mål, Koppla ihop och nå ut, Möjliggör hållbara transporter, Fler bostäder och mer stadsliv samt Låt det gröna vara en ledstjärna, kan markanvändningen effektiviseras genom att ta bort markparkering. I ett redan förtätat Stockholm anser stadsbyggnadskontoret att det är mer lämpligt att uppfylla bostadsmålen genom att exploatera på bilparkeringar än att exploatera på befintliga gröna ytor, skoltomter, idrottsplatser eller bostäder.

I kommande detaljplaneskeden utreds parkeringsbehovet specifikt i de fall där befintliga parkeringsplatser ersätts med ny bebyggelse och grönska. Nya parkeringstal för staden kan påverka utbudet av parkeringsplatser för befintliga bostäder så väl som tillkommande bostäder.

Stadsbyggnadskontoret anser att det ligger i både stadens och centrumägarnas intresse att Fruängen centrum förblir levande och

⁶⁶ 95, 255

⁶⁷ 199

⁶⁸ 153

⁶⁹ 100,203

⁷⁰ 65

⁷¹ 75, 115, 166, 167, 186, 187, 195, 246, 263

⁷² 157, 220, 230

attraktivt. I detaljplaneskedet utreds tillsammans med centrumägarna behovet av besöksparkeringsplatser. Det är centrumägarens ansvar att tillhandahålla bilparkeringar till sin kundkrets.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att det finns en oro för det upplevda utbudet av parkeringsplatser och framtida utveckling. Parkeringsanalysen visar på att en exploatering är möjlig samtidigt som de boende i Fruängen fortsatt kan parkera sina privata bilar. Ett programförslag syftar till att visa potential för stadsutveckling både i närtid och i framtid där det anses vara lämpligt utifrån områdets helhet. I programförslaget finns ett antal ytor utritade för exploatering som idag utgör parkeringsplatser för boende. Flera av dessa ytor är tomträtt där staden inte har rådighet och en eventuell utveckling behöver ske på initiativ av tomträttsinnehavaren. Det är stadsbyggnadskontorets ambition att genom programmet visa potentialen för och möjliggöra en hållbar stadsutveckling i området.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det just nu händer mycket inom mobilitetssektorn. Det traditionella sättet att äga sin egen bil utmanas av bilpooler och ersätts till viss del av hållbara resealternativ. Ett mobilitetshus syftar därför till att gynna utvecklingen samtidigt som den ska utvecklas efter det reella behovet. Mobilitetshuset kan avlasta infartsparkeringen till en början för att senare utvecklas efter framtidens behov. En viktig aspekt som kommer att utredas i detaljplaneskedet är att utformningen av mobilitetshuset skapar och bidrar till en trygg och väl gestaltad miljö.

Stadsbyggnadskontoret anser att parkeringsanalysen utgör ett relevant underlag för programmet. Med det sagt finns det några förtydliganden som kan göras för att utläsa de delar som av flera har ifrågasatts. Det finns flera aspekter att ta hänsyn till när man utläser parkeringsanalysen. Anledningen till att den utfördes på en söndagskväll var för att avläsa hur många boende som använder parkeringsplatserna. Dag och tidpunkt är viktigt eftersom det då anses vara ett tillfälle där flest boende är hemma. Om analysen gjorts dagtid under en vardag hade resultatet inte visat de boende i Fruängen eftersom många då hade tagit sina bilar till arbetet. Många ändrade sina resvanor under pandemin och har sedan dess fortsatt jobba hemifrån till viss del. Att därför kunna analysera parkeringsbehovet för pendlare i omkringliggande områden är svårt. Men det kan argumenteras för att även boende i Fruängen till större del arbetade hemifrån under pandemin vilket då skulle ge ett nollsummespel i parkeringsstatistiken för infartsparkeringen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Länsstyrelsen lyfter att planprogrammet redovisar att planens nordvästra delar ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde. De menar att för att detaljplaneringen ska vara genomförbar krävs att skyddsföreskrifterna uppfylls. Enligt föreskrifterna gäller att: ”Mark- och anläggningsarbeten får inte ske om det kan medföra risk för vattenförorening”. Något de menar är svårt att bedöma på befintligt programunderlag. De lyfter särskilt spårväg syd och att det kräver samordningen med det projektet.

SVOA ser behov av att ta fram en översiktlig VA-lösning för hela programområdet. Detta för att synliggöra de planerade förtätningarnas översiktliga påverkan på befintligt VA-system och hitta en helhetslösning.

Dagvatten

SVOA upplyser om att delar av det befintliga ledningsnätet är överbelastat och att det är av stor vikt att åtgärdsnåttet följs så att dagvatten fördröjs innan anslutning till kommunalt ledningsnät. De hänvisar till att planprogrammet ligger inom ett par större avrinningsområden där åtgärder behövs innan en belastningsökning kan tillåtas. De menar att det därför är viktigt att för allt spillvatten som tillkommer till det kombinerade ledningsnätet, säkerställa att lika stor volym dagvatten kopplas bort från det kombinerade ledningsnätet. Detta gäller utöver åtgärdsnivån.

Dagvatten bör enligt SVOA så långt som möjligt ledas till Älvsjö-Mälartunneln. De anser att programmet bör föreslå en hållbar dagvattenhantering, en genomtänkt höjdsättning, planering av de ytor som riskerar att översvämmas, säkerställa att det finns tillräckligt med plats för dagvattenanläggningar samt att plats reserveras för detta.

Dricksvatten

SVOA upplyser om att det finns kapacitet i ledningsnätet för dricksvatten där föreslagen bebyggelse finns. De poängterar dock att detta behöver ses över mer noggrant i detaljplaneskedena då det finns vissa lokala platser som kan behöva dimensioneras om eller förnyas av andra orsaker i samband med exploatering.

Skyfall och översvämning

Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse ska planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett klimatanpassat 100-årsregn och att planförslaget inte ska medföra negativ påverkan på befintlig bebyggelse och infrastruktur. Det är därför positivt att kommunen lyfter behovet av att ta fram en skyfallsanalys och att kommunen redan har identifierat potentiella riskområden utifrån Stockholm stads skyfallskartering.

Länsstyrelsen rekommenderar att detta görs genom att ta fram en detaljerad skyfallsmodellering före och efter exploatering inklusive höjdsättning och skyfallsåtgärder för att visualisera förändrade vattennivåer och flöden. Kommunen behöver även visa på att inga nya instängda områden skapas som kan orsaka skada på byggnader eller riskera människors säkerhet. Om översvämningens risk kvarstår rekommenderar Länsstyrelsen att ta fram en konsekvens- och åtgärdsanalys. Vid hantering av skyfall behöver även kommunen säkerställa framkomligheten till och inom planområdet.

Trafikverket menar att utbyggnaden av Fruängen inte får försämra hanteringen av dagvatten och skyfall längs väganläggningar.

En medborgare är oroad över att översvämningens risk ökar när grönytor försvinner enligt programförslaget.⁷³

En medborgare upplyser om att: ”På Vantörsvägen är en huskropp inritad nedanför kollektivhusområdet Såvitt känt är ett utjämningsmagasin för dagvatten nedgrävt där och eventuellt ända fram till framsidan av förskolan i somras. Jag tror att det är förenat med avsevärda kostnader att flytta utjämningsmagasinet och investera i pumpstation. Anläggningen byggdes för att undvika översvämning på Vantörsvägen. (vatten rinner inte uppåt).”⁷⁴

Ei/Tele

Ellevio bevakar en långsiktig förstärkning och utveckling av elnätet. De poängterar att det är viktigt att i tidigt skede planera för och avsätta mark för ledningar och elnätsstationer. Utvecklingen i centrum leder till stora behov av samverkan vid planering och förstärkning av elnätet. De vill möjliggöra kapacitet för laddning av eldrivna fordon.

Stockholm Exergi påpekar att det inom programområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. De menar att det i och med

⁷³ 269

⁷⁴ 64

programförslaget kan behövas omfattande ledningsomläggningar vilket kräver tidig information och planering.

Avfallshantering

SVOA påpekar att avfallshantering ska utredas i tidigt skede av planprocessen enligt stadens Avfallsplan samt riktlinjer för nybyggnationer. Detta bör enligt dem ske utifrån ett områdesperspektiv och inte lämnas över som ett enskilt fastighetsägaransvar. De anser att angöring för hämtfordon bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen. Det gäller för såväl bostäder som för verksamheter.

SVOA upplyser om att de har en prioriteringsordning för insamlingssystem som säger att maskinella system alltid ska väljas först vid nybyggnation. Om utrymme inte har avsatts för maskinell avfallshantering i tidigare skeden bör möjligheten att avsätta utrymme inom programområdet ses över.

SVOA påpekar att ansvaret för insamling av hushållens förpackningsavfall övergår till kommunerna från och med 2024 och fastighetsnära insamling ska införas senast 2027. De menar att återvinningsstationerna fortsatt kommer behöva finnas kvar under lång tid framöver och i många fall även efter 2027. SVOA poängterar att det är viktigt att fastighetsägaren möjliggör omhändertagande av hushållens grovavfall och inte hänvisar de boende till kommunens återvinningscentraler för att lämna detta.

SVOA vill främja ökat återbruk och återvinning i staden genom att undersöka möjligheter för lokala och fastighetsnära platser för insamling av återbruksmaterial. De påtalar att mobila miljöstationer och Pop-Up återbruk kan vara goda exempel på mötesplatser som ger rörelse och visar på hur återbruk och återvinning kan ske utan tillgång till bil. Pop-Up återbruk har enligt dem varit en framgångsrik verksamhet som lockade 1 900 besökare och samlade in 2,7 ton avfall, varav 1,5 ton gick till återbruk. En alternativ plats för Pop-Up återbruk behöver enligt dem undersökas, och en passande plats behöver ha tillräckligt bra bärighet, att kranbilen kan köra in och att platsen är tillräckligt stor. De påpekar att en mobil miljöstation under utveckling också kan använda samma plats i framtiden. SVOA förordar även att en mindre återbruksanläggning undersöks för att förbättra cirkulariteten och resurseffektiviteten i området. De ser positivt på att återbruk av byggmaterial vid rivning också utreds.

I Avfallsplanen för 2021-2024 finns följande text som SVOA anser vara aktuell för programmet: ”I takt med att stadens befolkning och nyttjande av stadens resurser växer förväntas även mängden avfall som ska tas om hand öka. Även om mängden avfall per person kommer minska bedöms befolkningsökning utgöra ett större tillskott under planperioden. Moderna system för avfallshantering, som sortering- och insamlingslösningar, kräver allt större utrymmen.” I Avfallsplanen finns även ett mål (nr 4) om att avfallshantering ska vara en självklar del i stadens fysiska planering. Detta bör enligt SVOA tas hänsyn till då arbetet med programmet fortskrider, framför allt kopplat till trafikplaneringen där det kan finnas behovskonflikter mellan stadens olika aktörer.

En medborgare ser ett behov av en sopsorteringsstation⁷⁵ och flera medborgare önskar en övergripande planering av sophantering i området. Samma medborgare uttrycker en generell kritik om hur sopsortering utformas.⁷⁶

Räddningstjänst

SSBF framhäver att det i dagsläget finns framkomlighetsproblem för räddningstjänsten i programområdet på grund av parkeringsplatser, felparkerade bilar och igenvuxna räddningsvägar. De uppmanar att om möjligt säkerställa SSBF:s insatsmöjligheter i området.

De poängterar att den nya spårvägen skapar en risk för utrymningsfordon med spårvägens kontaktledningar i luft vilket kan begränsa räddningsinsatser.

SSBF understryker att brandpostsystemet behöver kompletteras när fler byggnader tillkommer i Fruängen.

Brännkyrka hembygdsförening vill se en redogörelse för hur området förväntas hantera biltrafiken för SOS och i krissituationer.

Skötsel, renhållning och underhåll

Stadsdelsförvaltningen önskar att programmet kompletteras med en analys av vilka funktioner som kan behöva flyttas och vart. De lyfter problematiken med kommunaltekniska ytor så som upplag för snö och sandfickor. De menar att om ytor för stadens entreprenörer behöver flytta längre bort från sina verksamhetsområden kan det i förlängningen innebära högre kostnader för stadens

⁷⁵ 153

⁷⁶ 64, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 270

entreprenadavtal. Det anser att det också är en näringslivsfråga hur staden agerar när företag behöver omlokalisera på grund av exploateringar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av remissinstansernas information och behandlar frågor angående vattenhantering som en förutsättning för fortsatt planering inom programområdet.

Efter samrådet kompletteras programhandlingen med en övergripande idé om hur skyfallet i området kan hanteras inom programområdet. Förståelse för vilka delområden för skyfallshantering som kan identifieras inom området kommer bland annat att bli behjälpligt för framtagandet av programmets utbyggnadsetapper.

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av informationen från en medborgare angående ett potentiellt utjämningsmagasin. Enligt SVOA finns det ingen kännedom om detta efter att ha kontrollerat frågan internt.

Programarbetet har tagit hänsyn till föreslagen ledningssträckning för Spårväg Syd och dess kontaktledningar. Beslut om spårvägens sträckning tas däremot inte inom ramen för programhandlingen. Programmet kan fungera som ett tidigt underlag för nätoperatörer att få en övergripande bedömning av områdets energibehov och etappindelning.

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns potential för att utveckla laddplatser för elbilar i ett eventuellt mobilitetshus och/eller i samråd med centrumägarens utveckling av parkeringsplatser i garage.

Stadsbyggnadskontoret har inte rådighet över projekt Spårväg syd och kommer därför inte kunna beakta räddningstjänstens synpunkter i programförslaget.

Stadsbyggnadskontoret avser att vidare utreda planering av avfallshantering, utrymme för räddningstjänst och generell skötsel och renhållning i stadsdelen i kommande detaljplaneskeden.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen påpekar att för att säkerställa en god boendemiljö behöver kommunen arbeta vidare med placering och utformning av

nya byggnader i planprocessen. I bullerutsatta lägen behöver kommunen enligt dem i så stor utsträckning som möjligt undvika höga punkthus, dubbla fasader, enkelsidiga lägenheter i utsatta hörnlägen samt kompenserande tekniska lösningar som fönster med ljudfällor och inglasningar. Detta eftersom de påpekar att dessa lösningar inte är att betrakta som att de uppfyller Trafikbullerförordningens riktvärden.

Länsstyrelsen anser att kommunen redan i planprogrammet tydligare bör precisera vad som kommer att krävas av den tillkommande bebyggelsen med hänsyn till utformning och placering och närheten till bullerkällor. Det gäller såväl de kritiska kvarteren utmed E4/E20 som bebyggelsen utmed bullriga lokalgator och möjliga lägen för spårväg. I efterföljande planarbete bör det enligt länsstyrelsen även säkerställas att Naturvårdsverkets riktlinjer klaras på större delen av nya skol- och förskolegårdar så att lokalisering av lek, vila och pedagogiska aktiviteter är möjliga utan bullerstörningar.

Miljöförvaltningen anser att en fördjupad utredning gällande luftföroreningar och buller från trafiken på Södertäljevägen behövs i programskedet. Trafiken utgör en påtaglig risk för negativ miljö och hälsomässig påverkan i programområdet, vilket enligt förvaltningen innebär ett behov av ökad uppmärksamhet vid planering. För att strukturplanens ambitioner ska kunna genomföras anser förvaltningen därför att en detaljerad studie bör genomföras för buller och luftkvalitet. En sådan studie kan ge vägledning för kommande detaljplanering och de förutsättningar i form av skärmande byggnader m.m. som kan komma att behövas vid Mälarhöjdens IP.

En medborgare vill att ljudbilden över hela Fruängen ses över i programplaneringen.⁷⁷ En medborgare är oroad över ökade ljudnivåer med förtätningen som föreslås.⁷⁸

Risk

MSB avstår från att yttra sig annat än om skyddsrum finns inom programområdet ska hänsyn tas till dessa. Särskilda skäl krävs för avveckling av skyddsrum.

Skyddsavstånd

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver beakta eventuella transporter inom programområdet, även om transporterna går på

⁷⁷ 176

⁷⁸ 178

vägar som inte är rekommenderade för farligt gods, som exempelvis transporter till drivmedelsstationen på Vantörsvägen. Länsstyrelsen anser det vara positivt att kommunen i programskedet beskriver risker med hänsyn till E4/E20 och påpekar att bedömningen behöver vara mer platsspecifik i detaljplaneskedet. De lyfter konsekvenserna av att flytta bussterminalen i samband med det norra alternativet av spårväg syd som en potentiell risk att utreda vidare.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen lyfter behovet av skyddsavstånd mellan drivmedelsstationer och bostäder. Länsstyrelsen vill påminna om att skyddsavstånd även kan behöva hållas mot annan markanvändning samt att de 100 meter som anges i Länsstyrelsens rapport, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer (2000:01), utgår från att drivmedelsstationen hanterar brandfarliga vätskor. Vid hantering av andra farliga ämnen, såsom gas, kan längre avstånd bli aktuella.

SSBF anser det vara positivt med avståndet 30 meter till E4/E20 som beaktar de vanligaste transporterna för farligt gods. De poängterar dock att med tillkommande bebyggelse måste den samlade riskbilden beaktas. Det kan krävas ett större skyddsavstånd än 30 meter till E4/E20, samt utökade åtgärder exempelvis för fasader.

SSBF understryker risken utifrån brandfarliga varor på drivmedelsstationer, samt att farliga transporter från och till dessa längs lokalgatorna måste beaktas.

Ras och skred

Länsstyrelsen påpekar att marken inom området delvis består av lera, därför måste risken för ras och skred redovisas i kommande detaljplaneprocess. De lyfter att det eventuellt kan behövas samordning med eventuella dagvatten- och skyfallsåtgärder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har som utgångspunkt för programarbetet avgränsat de frågor som utreds till en översiktlig programnivå, vilket innebär att programmet ger ett övergripande kunskapsunderlag. Planprogrammet är ett första steg i omvandlingen och följs av efterkommande detaljplaner, där enskilda frågor såsom buller, och risk studeras vidare och fördjupat.

Stadsbyggnadskontoret kommer i detaljplaneskedet att ytterligare utreda skyddsavstånd till E4/E20 och drivmedelsstationer samt utreda ras och skred i relevanta planer.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

Vid kommande detaljplanering behöver respektive detaljplan undersökas enligt miljökontoret, om genomförandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan inte går att utesluta, utifrån programförslagets påverkan på lokala kulturmiljövärden. Därför bör enligt dem en miljökonsekvensbeskrivning tas fram och samråd ska då hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen påpekar att luftkvaliteten närmast E4/E20 bedöms ha höga värden vilket behöver utredas i kommande detaljplanering. De poängterar att grönskan i stråket mellan Fruängens centrum och Mälarhöjden idrottsplats kan ha en lindrande roll för luftkvaliteten i området. Konsekvenserna för borttagande av grönskan bör bedömas utifrån luftkvaliteten i det större området. Länsstyrelsen poängterar även att det norra alternativet för spårväg syd ligger i anslutning till stråket och kan därför även det påverka grönstråkets funktion som skyddsbarriär mot E4/E20.

Flera medborgare har hört av sig angående potentiella ökade luftföroreningar i takt med att förtätning sker i området.⁷⁹ Några medborgare menar att ökad trafik i kombination med nya huskroppar hindrar luftflöden och skapar en ökade luftföroreningar. Några medborgare önskar att gränsvärden för detta sätts i planprogrammet.⁸⁰

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen uppmanar kommunen till att i kommande detaljplanering beskriva hur den föreslagna bebyggelsen förhåller

⁷⁹ 64, 176, 178, 228,229, 231, 232, 233, 234, 235, 254, 270

⁸⁰ 64, 228,229, 231, 232, 233, 234, 235,270

sig till de åtgärdsnivåer som kommunen beslutat om och möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten utifrån de behov som finns. Detta eftersom vattenförekomsten Strömmen och Mälaren-fiskarfjärden inte uppnår god status.

Länsstyrelsen uppmanar till att redogöra för hela dagvattensystemets flödes- och föroreningsbelastning.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver undersöka förekomst av föroreningar i grundvattnet i ett så tidigt skede som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planprogrammet påbörjades innan ändringen av lagen i PBL gällande att program ska undersöka om genomförandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I kommande detaljplaneprocesser kommer miljökonsekvensbeskrivningar att tas fram och luftkvalitet att utredas. En kulturmiljöutredning för programområdet förväntas vara färdig inför godkännande av programmet under hösten 2023, som ytterligare underlag för kommande planering. Programhandlingen kommer att kompletteras med redovisning av påverkan på befintlig kulturmiljö inför godkännande.

Den nya ishallen på Mälarhöjdens idrottsplats ger nya förutsättningar med sitt riskavstånd i den fysiska planeringen. Stadsbyggnadskontoret kommer i den fortsatta processen att ta ett helhetsgrepp kring den fysiska planeringen runt den nya ishallen och intilliggande parksstråk inklusive befintlig grönska.

Skola och förskola

Länsstyrelsen efterfrågar hur kommunen tillgodoser behovet av förskolor inom programområdet. De påpekar att kommunen bör se till att förskolegårdarnas friyta inte blir för liten.

Stadsdelsförvaltningen saknar ett förslag på var nya förskolor kan placeras. De hänvisar till att den förväntade exploateringen i området enligt nuvarande nyckeltal skulle kunna generera upp till tio nya förskoleavdelningar i Fruängen. De menar att bäst förskolemiljöer skapas med friliggande förskolor eftersom det krävs en viss friyta per barn, och därför skulle programmet behöva utreda lämpliga platser för nya friliggande förskolor.

Stadsdelsförvaltningen vill också påpeka att stadsbyggnadskontoret har föreslagit bostadsbebyggelse på en av Sisabs tomträtter på Elsa Brändströms gata, vilken utgör markreserv för förskola.

Stadsdelsförvaltningen påpekar även att planering för utökat skolbehov inte heller finns med i programmet. Vilket borde inkluderas eftersom skolplanering inte tillhör stadsdelsnämndens ansvar.

Trafikkontoret poängterar att flera befintliga förskolor inte har redovisats i programmet. Strukturplanens illustration bör ses över för att klargöra området intill Ellen Fries förskola, om det ska vara förskolegård eller park och visas som sådan.

SISAB poängterar att servitut/väg till Ellen Fries gata 10 inte syns på kartan. De anser att SBK bör visa att gata till förskola möjliggörs. De poängterar även att befintliga förskolor saknas i underlaget.

SISAB understryker att programförslaget innebär att den sista möjliga skolmarken för kommunal skola försvinner. De poängterar att det i förslaget ligger en ishall placerad på mark identifierad som möjlig skolmark. De anser att bostadshus planerad på befintlig skolfastighet (Fruängens skola) är inte lämpligt. Eftersom det försämrar möjligheten till kapacitetsökning i den enda kommunala skolan i området.

Stockholms Naturskyddsförening anser att naturmiljöer runt förskolor och skolor är viktiga för utomhuspedagogik och orientering.

Flera medborgare önskar i sina synpunkter en redovisad bild av den förväntade befolkningstillväxten för barn och unga enligt programförslaget exploatering. De efterfrågar en konsekvensbeskrivning för skola och förskola där planeringsbehovet för utvecklingen av verksamheter tas fram.⁸¹

En medborgare invänder mot förslaget att en ny friskola ska byggas enligt programförslaget, medborgaren ”vill inte skänka bort skattepengar till sådana företag”.⁸² En medborgare vill inte att Kunskapsskolan ska flyttas till ny plats.⁸³

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret tar i samråd med Sisab och stadsdelsförvaltningen fram ett förslag för planering av förskolor i

⁸¹ 64, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 270

⁸² 265

⁸³ 88

området. Lokalisering av markreserv för förskola uppdateras i programhandlingen.

Det finns tre potentiella platser för markreserv för förskolor inom programområdet. Platserna är lokaliserade i grönområden runt om i Fruängen. Den första platsen är den offentliga ytan i parken vid Östra Mickelsbergsvägen, den andra platsen är inom tunnelbanereservatet med angöring från Herrängsvägen, den tredje platsen är i parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängens centrum med angöring mot Mälarhöjdens idrottsplats.

Geografisk uppdelning

Centrum södra

Vid utbyggnaden av Fruängens centrum och den nya knutpunkten för kollektivtrafiken anser stadsdelsförvaltningen att det är viktigt att det finns en tydligt utpekad plats för de som ska hämta och lämna med bil vid stationen. Utifrån kunskap och lokalkännedom medverkar stadsdelsförvaltningen gärna i den kommande stadsutvecklingen i Fruängens centrum, för att skapa trygga offentliga miljöer.

Miljöförvaltningen informerar att uppmätta strålningstemperaturer för staden visar på höga temperaturer för programområdets hårdgjorda ytor såsom Fruängens centrumområde. Som en klimatanpassningsåtgärd i samband med tillkommande bostadsbebyggelse i centrumområdet rekommenderar förvaltningen därför att träd planteras där det bedöms vara möjligt.

Trafikkontoret ser positivt på förbättringar kring centrum med attraktivare miljöer kring tunnelbana och busstorg. De anser det också vara positivt att göra förbättringar kring Mälarhöjdens idrottsplats, käpphästbanan och de gångstråk som finns i området. De anser att det även är positivt att stor vikt läggs vid de gröna värdena (park, natur, lek), att dessa kvaliteter lyfts som en stor bidragande faktor till att trivsel i Fruängen och att dessa värden ska bevaras och utvecklas.

Trafikkontoret anser att samverkan med andra fastighetsägare är viktig för att uppnå en bra helhet i utvecklingsarbetet, särskilt på det övre torget (Fruängsplan) där staden inte har rådighet.

Vad avser centrum är bedömningen att platsen framför centrumbebyggelsen går att bebygga enligt stadsmuseet. Men de anser det är inte lämpligt att riva delar av centrumbebyggelsen som

utgör affärsstråket, det skulle innebära en stor negativ påverkan på anläggningens kulturhistoriska värde.

Skönhetsrådet anser att en utveckling av Fruängens centrum är möjlig men att den bör ta avstamp i en kulturmiljöutredning. Den befintliga låga bebyggelsen har kvaliteter då den ger centrum en intimitet som riskerar att förloras med förtätning och höga hushöjder. Höga hus ger också skuggbildningar och turbulens i form av kastvindar. Stadsbyggnadskontoret bör därför noga studera vad som i programförslaget skulle få konsekvenser för centrummiljön. Skönhetsrådet ställer sig positivt till ett mobilitetshus och ny bebyggelse i direkt anslutning till centrum/centrumstråket, men problematiserar de planformer och byggnadshöjder som skisseras i programmet. De höga husen skulle inte skapa en bra och sammanhållen stadsmiljö och rådet menar att Fruängen karaktäriseras av en varierad och rik bebyggelse i form och gestaltning.

Niam äger och förvaltar fastigheter i Fruängen Centrum och ser positivt på den planerade utvecklingen av stadsdelen. De vill tillsammans med staden skapa fler bostäder, arbetsplatser och kommersiella lokaler i området och ser positivt på att fler aktörer är med och utvecklar stadsdelen. Med utbyggnaden av Spårväg Syd och tillkommande bostäder och arbetsplatser ser Niam möjligheten att öka utbudet av service, handel och samhällsfunktioner. De tror att till- och nybyggnad av dagens centrum kommer att skapa nya kvalitativa stadsrum och stråk som ansamlas till omgivande bebyggelse och parker.

Samfundet S:t Erik förespråkar det nordliga alternativet för Spårväg Syd genom Fruängen och vill se en utveckling av Fruängens centrum som präglas av lokala förutsättningar och utvecklingsmöjligheter snarare än av en exploateringskalkyl.

Brännkyrka hembygdsförening vill ha en övergripande redogörelse för hur centrum inklusive de kollektiva medlen kommer att fungera när spårvägen tillkommer och busstorget förflyttas.

Flera medborgare är positiva till utveckling av centrum och ser det som en möjlighet till förbättrade miljöer och arkitektur.⁸⁴ Två medborgare är positiva till den förtätning som föreslås i centrum⁸⁵ och två medborgare är negativa till att förtäta i centrum.⁸⁶ Två medborgare ser ett behov och önskar ytterligare bostäder runt

⁸⁴ 43, 67, 79, 93, 101, 103, 106, 119, 154, 155, 176, 188, 190, 239, 240, 244, 255

⁸⁵ 45, 79,

⁸⁶ 121, 269

centrum.⁸⁷ En medborgare är negativ till skalan som föreslås på ny bebyggelse i centrum.⁸⁸ Två medborgare anser att centrum kommer att utarmas i och med föreslagen bebyggelse.⁸⁹

Flera medborgare är oroad över minskad handel i centrum till följd av en minskad andel parkeringsplatser.⁹⁰ En medborgare anser det vara onödigt med utveckling av centrum eftersom det finns andra centrum i närheten.⁹¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I kommande detaljplaneprocess kommer kommunen tillsammans med centrumägaren att tydligare undersöka platsens förutsättningar. Med stöd av kommande kulturmiljöutredning och andra utredningar kommer staden kunna göra väl avvägda bedömningar för att skapa ett levande centrum, såväl för handel som för möten.

Spårväg Syd är ett projekt som drivs av Region Stockholm. Tidsplanen för projektet är försenat och beslut för vilken dragning som blir av förväntas komma i december 2023. Programmet kommer därför inte kunna utesluta någon av de två potentiella dragningarna i Fruängen. Den södra dragningen av spårvägen innebär att spåren och stationen placeras i Fruängsgatan, i närmare anslutning till befintligt centrum och tunnelbaneuppgång. Genom att placera spårvägen på Fruängsgatan försvåras framkomligheten för övriga trafikslag genom centrum och skapar svårigheter med att utveckla fastigheterna i den befintliga delen av Fruängen centrum. Det skulle till exempel vara svårt att skapa angöring för bil och lastning till de planerade bostäderna som i praktiken resulterar i ett bortfall av 400 planerade bostäder. Även omvandlingen av busstorget uteblir vid den här dragningen då det sannolikt inte är aktuellt att flytta busstrafiken och utveckla en ny bussterminal om bytespunkten placeras i befintligt centrum.

Centrum norra

I programförslaget presenteras ett nordligt alternativ för Spårväg Syd som skulle generera en ny centrumdel.

Stadsmuseet gör bedömningen att föreslagna platser för ny bebyggelse norr om tunnelbanan och en förlängning av

⁸⁷ 225

⁸⁸ 265

⁸⁹ 133

⁹⁰ 64, 87, 93, 105, 108, 118, 121, 166, 175, 200, 208, 263

⁹¹ 161

tunnelbanans plattform, flytt av bussterminal inte möter några hinder ur kulturhistorisk synpunkt.

Flera inkomna synpunkter från medborgare förespråkar den norra dragningen⁹² och två ser möjligheter med att skapa bra miljöer i den norra delen.⁹³ Två medborgare är negativa till utvecklingen i den norra delen av centrum.⁹⁴ En medborgare är positiv till förtätning i den norra delen av centrum.⁹⁵

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Spårväg syd är ett projekt som drivs av Region Stockholm. Tidsplanen för projektet är försenat och beslut för vilken dragning som blir av förväntas komma i december 2023. Programmet kommer därför inte kunna utesluta någon av de två potentiella dragningarna i Fruängen. Den norra delen av Fruängen centrum är till stor del baserad på att Spårväg Syds framtida hållplats placeras där. Den norra dragningen av spårvägen innebär att spåren och stationen följer E4/E20. Om spårvägen och stationen hamnar norr om centrum skapas bättre förutsättningar att utveckla centrum som helhet. Med en ny nordlig entré till tunnelbanan kan en bra bytespunkt mellan kollektiva medel och andra färdmedel skapas. En ny bussterminal kan då utvecklas ihop med spårvägens station i nära anslutning till ett mobilitetshus, på ytor som annars är svåra att utveckla på grund av risker från E4/E20 och tunnelbanan. Den nordliga dragningen skapar möjligheter för att förtäta och förbättra ytor öster, väster och söder om centrum som idag används för markparkering. De tilltänkta 400 bostäderna tillsammans med förbättrade helhetslösningar ger en effektivare markanvändning för Fruängen.

Mickelsbergsvägen östra

Ett flertal synpunkter har inkommit angående föreslagen förtätning längs Mickelsbergsvägen och framförallt på parkeringsplatser tillhörande Kvarnhagens samfällighet.⁹⁶

Stadsmuseet bedömer att förslaget om att tillskapa bostäder på befintliga parkeringsplatser längs Mickelsbergsvägen kan accepteras. De är däremot negativa ur kulturmiljösynpunkt till att två grönområden längs Mickelsbergsvägen kan exploateras.

⁹² 58, 83, 112, 122, 124, 174, 183, 191, 240, 266

⁹³ 183, 243

⁹⁴ 57

⁹⁵ 252

⁹⁶ 50, 51, 52, 53, 54, 56, 63, 66, 68, 69, 99, 108, 111, 125, 128, 130, 136, 141, 151, 154, 156, 163, 168, 173, 177, 186, 227, 244, 245, 268

Skönhetsrådet är tveksamma till ny bebyggelse längs Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen då det skulle påverka Fruängens karaktäristiska kvartersformer. Längre österut på Mickelsbergsvägen kan det på sikt finnas möjlighet till förtätningar om tilläggen anpassas till den befintliga skalan enligt skönhetsrådet.

Moderaterna i Brännkyrka uttrycker sin oro över den föreslagna bebyggelsen längs Mickelbergsvägen som hotar att ta bort den gröna allén som kantar vägen. De påpekar att detta står i kontrast till visionen om att grönskan ska vara stommen för kommande utveckling och att den byggnadspotential som ritats och beskrivits kommer att påverka områdets höga värden av när- och boendemiljö negativt.

Majoriteten av synpunkterna från medborgarna är negativa till förtätning och påtalar en förväntad försämring av deras befintliga boendemiljö. Två medborgare är generellt skeptiska till programförslagets exploatering i området utan vidare argumentation.⁹⁷ En medborgare är positiv till förtätning längs med Mickelsbergsvägen.⁹⁸ Flera menar att programförslaget skulle försämma den befintliga kulturmiljön i området⁹⁹ och oroar sig för värdeminskning av bostäderna till följd av ny exploatering.¹⁰⁰ Flera medborgare är negativa till tätheten mellan ny exploatering och befintliga bostäder.¹⁰¹ Två medborgare oroar sig för att ny exploatering kommer skapa insyn till deras bostäder.¹⁰²

Några medborgare är oroade över att minskade parkeringsplatser utanför området kommer att generera mer bilburen trafik i området.¹⁰³

Tre medborgare är oroade över att byggtrafik skapar störande buller för de befintliga bostäderna under byggtiden.¹⁰⁴ En medborgare ser risker med att ny exploatering sker i närhet till befintlig bensinmack.¹⁰⁵ En annan medborgare påtalar risken i att bebygga marken i området då den är lerig vilket tidigare skapat problem med sättningar av rör i marken.¹⁰⁶ En medborgare menar att ny exploatering av flerfamiljshus kommer att skapa otrygghet i

⁹⁷ 92, 240

⁹⁸ 243

⁹⁹ 60, 68, 107, 125, 128, 149, 151, 154, 159, 173, 177, 238, 244, 247, 249

¹⁰⁰ 53, 66, 125, 128, 136, 156, 163, 168

¹⁰¹ 50, 51, 54, 56, 60, 92, 107, 141, 173, 177, 238, 244

¹⁰² 51, 154

¹⁰³ 63, 94, 107, 238, 245

¹⁰⁴ 51, 56, 173

¹⁰⁵ 99

¹⁰⁶ 244

området eftersom det då skulle bli mer ”stök” av de nyinflyttade familjerna.¹⁰⁷

Flera medborgare är negativa till förtätning av grönytan i området.¹⁰⁸ Många påtalar att grönytan är välanvänd av de boende och bidrar till ökade livskvaliteter för människor i alla åldrar.

Flera medborgare har inkommit med negativa synpunkter angående befintlig hundrastgård och förslaget att det ska flyttas längre in i på grönytan.¹⁰⁹ En person är positiv till hundrastgårdens varande i området.¹¹⁰ De negativa synpunkterna menar att hundrastgården tar plats från människorna i området och många påpekar att barnens lekytor minskas till förmån av hundens. Flera påtalar även hundskallen från hundrastgården som negativa för de boende i området.

Två medborgare önskar ett särskilt riktat samråd för de boende i området.¹¹¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I programförslaget finns ett antal ytor utritade för exploatering som idag utgör parkeringsplatser för boende. Staden har ingen rådighet över om dessa ytor ska exploateras eller inte, men ger möjligheter för framtida stadsutveckling på tomträtter. Ett programförslag syftar till att visa potential för stadsutveckling både i närtid och i framtid där det anses vara lämpligt utifrån områdets helhet. Det är på tomträttsinnehavarens initiativ som bebyggelse på parkeringsplats kan bli verklighet.

Om tomträttsinnehavaren, vilket i detta fall är de boende i Kvarnhagens samfällighet, skulle ta initiativ till att förtäta på befintliga parkeringsplatser följer en rad formella och lagstadgade processer för bland annat fortsatt medborgardialog.

Utformningsfrågor som berör byggnader samt omkringliggande miljöer hanteras i kommande planprocess. I planprocessen kommer till exempel stadsbyggnadskontoret att enligt Plan- och bygglagen avgöra markens lämplighet för förslagna ändamål. I planprocessen kommer boende i området att informeras och ett samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till de

¹⁰⁷ 154

¹⁰⁸ 51, 66, 69, 80, 94, 99, 107, 111, 130, 136, 149, 151, 154, 156, 177, 238, 249, 264, 268

¹⁰⁹ 51, 52, 80, 99, 108, 111, 116, 128, 136, 151, 154, 264, 268

¹¹⁰ 149

¹¹¹ 128, 156

utredningar som utförs för platsen och stadens antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning för programområdet förväntas vara färdig i maj 2023. Parkeringsbehovet för området kommer att i den kommande detaljplaneprocessen att ses över.

Parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängens centrum

Länsstyrelsen påpekar att luftkvaliteten närmast E4/E20 bedöms ha höga värden för luftförorening vilket behöver utredas i kommande detaljplanering. De poängterar att grönskan i stråket mellan Fruängens centrum och Mälarhöjden idrottsplats kan ha en lindrande roll för luftkvaliteten i området. Konsekvenserna för borttagande av grönskan borde enligt dem bedömas utifrån luftkvaliteten i det större området. Länsstyrelsen poängterar även att det norra alternativet för spårväg syd ligger i anslutning till stråket och kan därför även det påverka grönskråkets funktion som skyddsbarriär mot E4/E20.

Stadsdelsförvaltningen föreslår att bredda den smala gångtunneln från Fruängens centrum till parkstråket, istället för att ta bort den. De två nya parkytorna som föreslås i det befintliga parkstråket anser förvaltningen är missvisande att kalla för nya parker. Eftersom det är park- och naturmark på dessa platser idag och en stor del av befintligt parkstråk kommer att försvinna. Däremot anser de att det är välkommet med nya parkfunktioner för till exempel lek och motion på dessa platser.

Miljöförvaltningen ställer sig tveksam till att anlägga en ny gata mellan Fruängens centrum och idrottsplatsen. Förutom att träd och grönska då behöver tas bort tillförs risker för buller i en miljö som idag är relativt befriad från buller. Stråket, som bedöms ha ett ekologiskt påtagligt naturvärde med viss betydelse för barrskogssamband, bör enligt miljöförvaltningen hanteras varsamt. Detta utesluter dock inte enligt dem att ny bostadsbebyggelse bör kunna provas invid och med angöring från Elsa Brändströms Gata.

Den föreslagna nya gatukopplingen, mellan centrum och Mälarhöjdens idrottsplats med tillhörande ny bebyggelse, ser trafikkontoret både kan tillföra värden och ha negativa konsekvenser och behöver studeras vidare. Det är positivt att försöka skapa mer liv till området, då det stundvis kan upplevas som otryggt (mörkt, mycket grönska och inte så många seende

ögon), men negativt att behöva dra in biltrafik i ett parkstråk som idag är fritt från bilar och säkert för barn att röra sig i.

Stadsmuseet bedömer att förslaget om att tillskapa bostäder och ny gata i parkstråket kan accepteras.

Skönhetsrådet anser att denna del av förslaget bör utgå och istället fokusera på att bevara och utveckla stråkets fina kvaliteter. Rådet föreslår att möjligheter till utegym m.m. kan förläggas i den befintliga parkmiljön och att åtgärder som bättre belysning och ökad aktivitet på stråket kan öka upplevelsen av trygghet.

Moderaterna i Brännkyrka anser att parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängens centrum kunde vara en lugn oas och förespråkar istället en ny park och nya gångstråk. Om det ändå ska byggas här, bör det enligt dem bestå av låghus och anpassas till den befintliga 50-talsbebyggelsen. Det är också viktigt enligt dem att vägen genom området endast används för nya bostäder och inte för leveranser och transporter till idrottsplatsen.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen avstyrker med skärpa förslaget att bygga i dalgången mellan Eva Bonniers gata och Hanna Paulis gata.

Ett flertal synpunkter har inkommit angående föreslagen förtätning i parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängens centrum. En medborgare är positiv till förtätning i stråket och menar att stadsmässig förtätning bidrar med mer stadsliv.¹¹² Majoriteten av synpunkterna som inkommit är negativa till förtätning och lyfter olika argument för det.

Flera medborgare är negativa till exploatering enligt programförslaget och menar att det går emot programförslagets egna strategier om att bevara grönska och minska biltrafik.¹¹³

Många lyfter de gröna miljöerna i Fruängen som främsta anledningen till att de valt att bosätta sig där. De nämner den förbättrade livskvaliteten som grönstråket ger dem i deras vardag.¹¹⁴ Två medborgare lyfter de hälsofrämjande aspekterna som grönska bidrar med.¹¹⁵ Tre medborgare lyfter den biologiska mångfalden som en viktig aspekt för grönstråkets funktion.¹¹⁶

¹¹² 134

¹¹³ 103, 142, 145, 153, 158, 160, 192, 260, 262, 265

¹¹⁴ 41, 74, 96, 180, 206, 225, 254,

¹¹⁵ 41, 161

¹¹⁶ 71, (28), 224

Många medborgare har hört av sig med synpunkter som menar att parkstråket är välanvänt och populärt. De menar att parkstråket till exempel utgör en viktig grön plats för barn och äldre som inte kan ta sig så långt från sina hem.¹¹⁷

Flera medborgare har i sina synpunkter uttryckt en oro över hur deras bostäder kommer att påverkas av den föreslagna exploateringen i parkstråket. Några menar att ljusförhållande in till lägenheterna kommer att försämrats och att insynen ökar.¹¹⁸ Några medborgare är oroad över att bullernivåerna och luftföroreningarna kommer att förvärras när grönska försvinner och biltrafik tillkommer.¹¹⁹

Många medborgare har negativa synpunkter på att det ska förläggas en bilväg i parkstråket.¹²⁰ En medborgare undrar om gatan blir av.¹²¹ Flera medborgare menar att programförslaget innehåller lite förtätning i förhållande till vad som försvinner och ifrågasätter därför meningen med förslaget. Några lyfter till exempel att anslutning med bil till Mälarhöjdens idrottsplats redan existerar med några minuters längre restid än den föreslagna bilvägen.¹²²

En medborgare har inkommit med synpunkter angående den föreslagna parkytan intill parkstråket. Medborgaren motsätter sig behovet av ytor för spontanidrott med hänvisning till att det redan finns många sådana ytor, och framhäver behovet av naturmiljö för barn i yngre åldrar.¹²³ En medborgare påtalar att könsfördelningen av programmerade lektytor för barn är snedvriden i Fruängen och påpekar att käpphästhagen idag ger unga flickor en lektyta.¹²⁴

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att grönstråket ligger centrumnära vilket utgör en del av programmets mål. Fler bostäder och mer stadsliv. I vissa fall finns motsättningar mellan målen i programmet vilket stadsbyggnadskontoret är medvetna om. Platsens lämplighet i förhållande till stadens politiska mål avgör då helhetsbedömningen för vilket program mål som blir ledande. För att kunna tillskapa

¹¹⁷ 71, 78, 96, 113, 142, 145, 160, 161, 175, 185, 188, 189, 190, 194, 206, 219, 224, 236, 237, 239, 244, 252, 254, 259, 263, 265

¹¹⁸ 104, 153, 162, 189, 206

¹¹⁹ 78, 95, 142, 150, 180, 241

¹²⁰ 70, 78, 95, 103, 113, 120, 133, 142, 150, 152, 158, 160, 176, 180, 182, 184, 185, 188, 192, 208, 225, 236, 255, 259

¹²¹ 70

¹²² 79, 180, 184, 185, 236, 255

¹²³ 237

¹²⁴ 162

flera bostäder och mer stadsliv prioriteras förtätning i anslutning till centrum för att kunna bespara grönområden i resterande delar av Fruängen. Genom målet Låt det gröna vara ledstjärna omfördelas enligt programförslaget en del av den grönska som idag finns i parkstråket till en nyskapad park i anslutning till Mälarhöjdens idrottsplats.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att allmänhetens bästa att utöka bostadsbeståndet i Stockholm motiverar exploatering i parkmiljö.

Den nya ishallen på Mälarhöjdens idrottsplats ger nya förutsättningar med sitt riskavstånd i den fysiska planeringen. Stadsbyggnadskontoret kommer i den fortsatta processen att ta ett helhetsgrepp kring den fysiska planeringen runt den nya ishallen och intilliggande parksstråk.

Utformningsfrågor som berör byggnader samt omkringliggande miljöer hanteras i kommande detaljplanprocess. I planprocessen kommer till exempel stadsbyggnadskontoret att enligt Plan- och bygglagen avgöra markens lämplighet för föreslagna ändamål. I planprocessen kommer boende i området att informeras och ett samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till dem utredningar som görs för platsen och stadens antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning för programområdet förväntas vara färdig i maj 2023.

Mälarhöjdens idrottsplats

Fastighetskontoret anser att utvecklingen av Mälarhöjdens idrottsplats som görs i samarbete med idrottsförvaltningen går i linje med planprogrammets syfte att stärka kopplingar och öka orienterbarheten, integrera och tillgängliggöra idrottsplatsen.

Fastighetskontoret anser att det är viktigt att undvika att gång- och cykelstråk korsar Mälarhöjdens idrottsplats eftersom detta kan splittra idrottsplatsens olika funktioner. I programhandlingen bör det enligt dem även tydligt framgå vem som ansvarar för utbyggnad och drift av föreslaget parkeringshus i västra delen av idrottsplatsen.

Enligt fastighetskontoret är det viktigt att programhandlingen tydligt visar att den nya ishallen kommer att vara placerad på platsen. Det är också viktigt enligt dem att notera att den nuvarande tennishallen inte bör samordnas med skolans idrottshall.

Det är enligt fastighetskontoret inte lämpligt att bygga 3D-fastigheter som innehåller idrottsändamål tillsammans med annan användning ur förvaltningshänseende. Bostäder som byggs intill idrottsplatsen kan också utsättas för buller- och ljusstörningar från den, vilket är viktigt att ta hänsyn till enligt fastighetskontoret. Det är enligt fastighetskontoret viktigt att inte inskränka ytan för idrottsändamål eftersom ett ökat antal bostäder också kräver utökade ytor för idrott.

Fastighetskontoret vill att kompensationsinvesteringar hanteras av projektet för att säkerställa att alla aspekter av investeringsbeslutet för den nya ishallen inom Mälarhöjdens idrottsplats tas hänsyn till.

Stadsmuseet anser att platsen för planerade idrottsanläggningar och en utveckling av området för idrottsaktiviteter bedöms som väl vald.

Programmet föreslår att området ska förtätas med två nya kvarter parallellt med E4 samt två bostadshus vid kvarteret Handväskan. Skönhetsrådet har ingen invändning mot detta men anser att hushöjderna bör anpassas till den befintliga bebyggelsen. De är också positiva till utvecklingen av Mälarhöjdens idrottsplats och omlokaliseringen av grundskolan, under förutsättning att skolan har tillgång till en tillräckligt stor skolgård. Ytterligare ett område vid trafikplats Bredäng har potential för framtida bebyggelse och rådet har ingen invändning mot detta.

Idrottsförvaltningen poängterar att det är viktigt att pågående projekt (nya ishallen) på idrottsplatsen inte motverkas i kommande program. Idrottsförvaltningen anser att den nya ishallen som ska uppföras på befintlig grusplan bör framgå i programmets underlag och illustrationer. De anser att idrottshall för skola bör läggas utanför dagens idrottsplats, och inte inom Mälarhöjdens idrottsplats som föreslaget i programmet. De anser att idrottsplatsen och dess servicefunktioner inte får skäras av en gång- och cykelväg utan bör hanteras som en sammanhängande enhet. De anser även att gång- och cykelstråk genom idrottsplatsen inte lämpar sig med tanke på den verksamhet som pågår, med mycket rörelse och spring, av bland annat barn, på platsen. Idrottsförvaltningen anser det är olämpligt med bostäder på eller nära inpå idrottsplan. De menar att befintliga idrottsytor behövs för utveckling av idrottsverksamhet när staden växer och ser även en svårighet med 3D-fastighet.

Idrottsförvaltningen anser att befintlig ishall i västra delen av idrottsplatsen behöver utvecklas och kan ses över inom program för Fruängen. De anser att parkering behöver utvecklas och effektiviseras till förmån för idrottsverksamheten på Mälarhöjdens

idrottsplats. Idrottsförvaltningen ser att det långsiktiga behovet av tennis kvarstår i området och vill därför behålla tennishallen på platsen. Enligt idrottsförvaltningens behovsanalys för idrottsanläggningar för Hägersten-Älvsjö finns ett både kortsiktigt och långsiktigt behov av bland annat ytterligare konstgräsplaner.

SSBF poängterar att fler publika verksamheter i närhet till riskkällan i ishallen påverkar den samlade riskbilden. Skolor har till exempel ett större skyddsvärde.

En medborgare är oroad över att bebyggelse på Mälarhöjdens idrottsplats kommer att försämra bostadsmiljön i BRF Nackspegeln.¹²⁵

En medborgare ifrågasätter behovet av två bilvägar in till Mälarhöjdens idrottsplats. Medborgaren föreslår att vid ett eventuellt behov av två bilvägar anlägga den nya vägen mellan nybebyggelsen och E4.¹²⁶

En medborgare hade gärna sett en parallell bilväg genom området till Doktor Widerströms väg.¹²⁷

En medborgare önskar byta namn på Mälarhöjdens idrottsplats till Fruängens idrottsplats. Samma medborgare önskar utöka Elsa Brändströms Gata för större åtkomst till idrottsplatsen.¹²⁸

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer om att Mälarhöjdens idrottsplats bör planeras i nära samarbete med berörda parter, och har ett pågående arbete för det tillsammans med idrottsförvaltningen och fastighetskontoret. Idrottsplatsen är en viktig nod i Fruängen som även attraherar medborgare från intilliggande områden. Anslutning till och igenom området är väsentligt för att skapa bra miljöer för barn och unga. Stadsbyggnadskontoret anser att samplaneringen av funktioner vid Mälarhöjdens idrottsplats är positivt och skapar en bra helhetslösning.

Den nya ishallen på Mälarhöjdens idrottsplats ger nya förutsättningar med sitt riskavstånd i den fysiska planeringen. Stadsbyggnadskontoret kommer i den fortsatta processen att ta ett helhetsgrepp kring den fysiska planeringen runt den nya ishallen

¹²⁵ 271

¹²⁶ 184

¹²⁷ 255

¹²⁸ 240

och intilliggande parksstråk.

Entrén till Långbroparken

Länsstyrelsen anser att Långbro park är kulturhistoriskt värdefullt och lyfter flera byggnader som viktiga för att bebyggelsekaraktären ska vara avläsbar. De ifrågasätter hur programmets förslag om en tydligare entré till Långbro park faktiskt blir av med de förslagna tillskapade bebyggelsevolymerna.

Skönhetsrådet vänder sig mot förslaget att stärka kopplingar mellan grönstråk med bebyggelse och anser att Grindstugan och överläkarvillan bildar en fin entré till Långbro.

Planerna på att bygga längs Mickelbergsvägen bör enligt Moderaterna i Brännkyrka begränsas för att inte skymma undan Långbro Park, som är en av Söderorts finaste och mest omtyckta parkmiljöer.

Några medborgare har inkommit med synpunkter angående förtätning enligt programförslaget mellan Mickelsbergsvägen och Fredrika Bremers gata.¹²⁹ Fyra medborgare menar att det skulle förstöra entrén till Långbroparken.¹³⁰

En medborgare föreslår att spränga ”berget” mellan Fredrika Bremers gata och Mickelsbergsvägen för att få bort bruk och handel av narkotika och ersätta med byggnation.¹³¹

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att förtätning i anslutning till Långbroparken kan stärka entrén och parken som helhet. Med en tydligare struktur stärks orienterbarheten för området vilket skapar bättre förutsättningar för liv och rörelse i stadsdelen.

Utformningsfrågor som berör byggnader samt omkringliggande miljöer hanteras i kommande planprocess. I planprocessen kommer till exempel stadsbyggnadskontoret att enligt Plan- och bygglagen avgöra markens lämplighet för förslagna ändamål. I den fortsatta detaljplaneprocessen kommer boende i området att informeras och ett samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till de utredningar som utförs för platsen och stadens

¹²⁹ 49, 54, 82, 181, 204, 207

¹³⁰ 54, 181, 204, 207

¹³¹ 76

antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning föreslås tas fram inför godkännande av programmet för att säkerställa befintliga kulturmiljövärden.

Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen

Stadsmuseet anser det inte lämpligt att bygga i korsningen av Mickelsbergsvägen/Vantörsvägen eftersom grönområdet enligt dem markerar en gräns till två områden med olika karaktärer, Långbro och Herrängen.

Några medborgare har inkommit med synpunkter angående förtätning enligt programförslaget i korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen. Två medborgare är generellt negativa till förtätning på platsen.¹³² Två medborgare påpekar att platsen idag har höga naturvärden och ifrågasätter hur det kan kompenseras på annan plats.¹³³ En medborgare menar att exploatering på platsen kommer att generera fler trafikolyckor.¹³⁴

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med exploateringskontoret identifierat ett större riskområde för skyfalls- och dagvattenproblematik längs Vantörsvägen. Stadsbyggnadskontoret förslår därför att programhandlingen kompletteras med en mer utförlig analys av åtgärder som krävs på områdesnivå för att undvika översvämning vid skyfall.

Utformningsfrågor som berör byggnader samt omkringliggande miljöer hanteras i kommande detaljplanprocess. I planprocessen kommer till exempel stadsbyggnadskontoret att enligt Plan- och bygglagen avgöra markens lämplighet för förslagna ändamål. I planprocessen kommer boende i området att informeras och ett samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till dem utredningar som görs för platsen och stadens antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning föreslås tas fram inför godkännande av programmet för att säkerställa befintliga kulturmiljövärden.

¹³² 65, 92

¹³³ 204, 210

¹³⁴ 263

Vantörsvägen

Trafikkontoret ställer sig frågande till de föreslagna smala bebyggelseremsorna längs Vantörsvägen eftersom det saknas skisser på sektioner för att testa hur de skulle fungera med de krävda funktionerna.

För Vantörsvägen gör stadsmuseet bedömningen att platsen nedanför Kamkoftan 1 inte är lämplig att bebygga. Detta eftersom Kamkoftan är grönklassad och en av två cirkelformade byggnader i Fruängen. De anser att tallarna på grönytan inte bara har ett naturvärde utan även ett kulturhistoriskt värde för Stockholms närförorter. Att bygga bort grönytan och bygga för det cirkelformade huset bedöms av dem som en förvanskning.

Sträckan framför Fruängsgården bedöms av stadsmuseet som möjlig att bebygga ur kulturmiljösynpunkt, men ur stadsbildssynpunkt ter sig platsen inte lämplig då utrymmet mellan befintliga byggnader från 1980-talet och björkallén är begränsat. Övriga föreslagna platser längs Vantörsvägen bedöms enligt stadsmuseet som möjliga att bebygga men de vill förorda att ny bebyggelse placeras med släpp och hänsyn till in- och utblickar till bakomliggande bebyggelse.

Moderaterna i Brännkyrka föreslår att området där OKQ8 och Vianor ligger idag utreds för annat utnyttjande.

Ett gemensamt dokument med flertalet synpunkter har inkommit från boende på Elsa Beskows gata, angående programförslaget och föreslagen förtätning på Vantörsvägen. De synpunkter som direkt rör platsen tas upp under denna rubrik. Resterande synpunkter redovisas och besvaras under lämplig rubrik.

Flera medborgare har inkommit med synpunkter om att förtätning i anslutning till befintliga bostäder på Elsa Beskows gata är olämpligt.¹³⁵ De menar att insynen till de befintliga bostäderna från föreslagen exploatering skulle försämra deras boendesituation.¹³⁶

Flera medborgare hänvisar till att gällande detaljplaner längs Vantörsvägen innehåller ett parkeringstal som är juridiskt bindande och att det därför inte går att ta bort dessa parkeringsplatser.¹³⁷ Två medborgare är negativa till att parkeringsplatser för bilar

¹³⁵ 193, 195, 196, 228,229, 231, 232, 233, 234, 235,270

¹³⁶ 228,229, 231, 232, 233, 234, 235,270

¹³⁷ 228,229, 231, 232, 233, 234, 235,270

försvinner.¹³⁸

En medborgare undrar om staden ämnar att bygga en ny väg längs Vantörsvägen.¹³⁹

En medborgare ger förslag på byggbara ytor längs Vantörsvägen. Medborgare föreslår att byggnaden till "Hamburgerprinsen" skulle kunna ersättas med ett bostadshus och att restaurangen ändå skulle få plats i bottenvåningen. Medborgaren föreslår även att gräsmattan vid sidan av bollplanen vid skolan borde kunna bebyggas samt ytan på och bakom OKQ8.¹⁴⁰

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med exploateringskontoret identifierat ett större riskområde för skyfalls- och dagvattenproblematik längs Vantörsvägen, vilket kan påverka möjliga ytor för ny bebyggelse. Området kommer därför att studeras mer noggrant i det fortsatta arbetet.

Utformningsfrågor som berör byggnader samt omkringliggande miljöer hanteras i kommande detaljplaneprocess. I planprocessen kommer stadsbyggnadskontoret att enligt Plan- och bygglagen avgöra markens lämplighet för förslagna ändamål. I planprocessen kommer boende i området att informeras och ett samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till dem utredningar som görs för platsen och stadens antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning för programområdet förväntas vara färdig inför godkännande av programmet under hösten 2023, som ytterligare underlag för kommande planering.

Övrig förtätning

Vid parkentrén till Kerstin Hesselgrens park är det enligt trafikkontoret viktigt att säkerställa att en ny bebyggelse förbättrar eller främjar parkentrén. De påpekar att platsen också har särskilda krav på grund av befintlig gångtunnel och höga natur-/sociala värden i närheten av skogspartier som kan skuggas av hög bebyggelse.

¹³⁸ 195, 196

¹³⁹ 204

¹⁴⁰ 176

Skönhetsrådet anser att bebyggelse på parkeringsytor i kvarteret Mannekängen och vid Fredrika Bremers gata är möjlig för ny bostadsbebyggelse utan att påverka gårds- eller naturmark. Rådet anser att den tredje parkeringsytan söder om Ellen Fries gata inte är lämplig för förtätning, men att det kan finnas möjlighet att ge förskolan bättre förutsättningar och bygga en permanent byggnad istället för det nuvarande provisoriet.

Samfundet S:t Erik vill se en samordnad hantering av utvecklingsmöjligheterna i norra och västra Fruängen med hänsyn till befintlig bebyggelse och gröna miljövärden.

SBB äger tomträtten till Barnfröken 1 genom dotterbolaget SBB Barnfröken 1 Fastighets AB. De ser positivt på utvecklingen av Fruängen och uppmuntrar tidiga diskussioner om hur Barnfröken 1 kan passas in i utvecklingen på ett ekonomiskt och praktiskt gångbart sätt

Flera medborgare har inkommit med synpunkter angående föreslagen förtätning på en specifik plats.

Tre medborgare är negativa till förtätning på Elin Wägners gata.¹⁴¹

Fyra medborgare är negativa till förtätning på Hanna Paulis gata.¹⁴²

Fem medborgare är negativa till förtätning på Elsa

Brändströmsgata.¹⁴³

En medborgare föreslår att bygga bostäder på parkeringen som ligger i kurvan på Elsa Brännströms Gata.¹⁴⁴

En medborgare är negativ till förtätning i Långbroparken.¹⁴⁵

En medborgare är negativ till förtätning på Doktor Widerströms Gata 32-34 om man bygger för tätt.¹⁴⁶

En medborgare motsätter sig förtätning på sin innergård.¹⁴⁷

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkterna kan hanteras i kommande detaljplanprocess. I planarbetet prövas markens lämplighet för föreslagna ändamål enligt Plan- och bygglagen.. I planprocessen kommer boende i området att informeras och ett

¹⁴¹ 72, 76, 90, 243

¹⁴² 74, 153, 176, 253

¹⁴³ 176, 206, 212, 249, 250

¹⁴⁴ 109

¹⁴⁵ 263

¹⁴⁶ 48

¹⁴⁷ 73

samråd för de boende äga rum. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till de utredningar som görs för platsen och stadens antagna dokument. Där ibland finns Arkitekturpolicyn och Byggnadsordningen som nämns i programförslaget och syftar till att skapa en bra gestaltad livsmiljö. En kulturmiljöutredning föreslås tas fram inför godkännande av programmet för att säkerställa befintliga kulturmiljövärden.

Övriga frågor

Förslag från medborgare

Ett flertal förslag av olika karaktär har inkommit som synpunkter på programförslaget. Nedan redovisas förslagen.

En medborgare vill ha fler laddplatser för att främja elbilar.¹⁴⁸

En medborgare påpekar att det råder hallbrist för inomhussporter i hela Stockholm, men särskilt i Hägersten/Älvsjö. Medborgaren föreslår fler idrottshallar i programområdet.¹⁴⁹

En medborgare föreslår att "Stora Mans"-byggnaden i Långbro park görs om till bostäder istället för skola/förskola. Samt att stärka kopplingen till Västertorp genom att bygga över E4/E20.¹⁵⁰

En medborgare föreslår att E4/E20 ska överdäckas en bit för att skapa bättre boendemiljöer och binda samman Fruängen och Västertorp.¹⁵¹

En medborgare uttrycker i sin synpunkt en önskan om att koppla ihop de södra förorterna genom en utvecklad tunnelbanesträckning. Medborgaren föreslår att koppla ihop till exempel Hagsätra och Fruängen som skulle leda till att nya stationer kan skapas och förtätning kan ske.¹⁵²

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på medborgarnas förslag för utveckling av Fruängen men ser inte att frågorna ryms inom ramen för aktuellt programarbete.

¹⁴⁸ 187

¹⁴⁹ 67

¹⁵⁰ 109

¹⁵¹ 120

¹⁵² 39

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

I samrådet har intressekonflikter mellan bebyggande av parkeringsplatser och grönyta identifierats mot tillskapandet av fler bostäder och stadsliv. Många synpunkter från både remissinstanser och medborgare relaterar till programmets fyra mål. En gemensam positiv syn finns för de tre målen; *Koppla ihop och nå ut*, *Möjliggör hållbara transporter* samt *Låt det gröna vara ledstjärna*. Det fjärde målet, *Fler bostäder och mer stadsliv*, får blandade reaktioner. Kritiken från medborgarna handlar om borttagna parkeringsplatser, exploatering nära bostäder och minskad grönska. Remissinstanserna är däremot övervägande positiva till att bygga på markparkering. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det kollektivtrafiknära läget motiverar att parkering försvinner. Genom mer exploatering i och omkring centrum som till stor del är hårdgjort kan den karaktärsgivande grönskan i Fruängen bevaras och utvecklas.

För att möjliggöra att Mälarhöjdens idrottsplats ska upplevas som en del av centrala Fruängen föreslås en ny gata med bostäder och ett par mindre platsbildningar i det som idag är ett parkstråk. Parkens gröna värden har vägts mot behovet av tryggare gångstråk och mer bostäder. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det är möjligt att bygga här utan att förvanska stadsbilden och upplevelsen av grönska i stadsdelen.

Då det finns få ytor i Fruängen för utveckling av bostäder är det i centrum som majoriteten av nya bostäder tillkommer. Detta innebär ett nytt stadsbyggnadsgrepp med en högre täthet som skiljer sig från det ideal som rådde när Fruängen ursprungligen planerades. Det lågskaliga centrumstråket med högt kulturmiljövärde kommer att bevaras och öppnas upp och aktiveras mot gatorna med hjälp av den nya bebyggelsen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en sådan förändring är önskvärd för att åstadkomma en helhetsmiljö som i större uträkning gynnar stadsliv, trygghet och hållbara resvanor. Även med föreslagen utveckling bedöms Fruängens ursprungliga stadsbyggnadskvaliteter fortfarande vara tydligt avläsbar och bidra till karaktär och själ i stadsmiljön.

Samrådsförslaget bedöms vara väl avvägt, varför mindre kompletteringar av programhandlingen föreslås framför allt gällande konsekvensbedömningar. Inför godkännande föreslås kompletterande utredningar göras och en alternativ utformning för bussterminalen föreslås redovisas. Strukturplanen föreslås justeras så att endast den nordliga dragningen av Spårväg Syd redovisas, eftersom denna dragning bedöms bidra mest till stadsutveckling i stadsdelen.

Med anledning av de synpunkter som framförts under program-samrådet föreslås följande frågor att studeras vidare och justeras i det fortsatta programarbetet:

- Strukturplanen justeras så att endast den nordliga dragningen av Spårväg Syd redovisas.
- Studie av alternativ för placering och utformning av bussterminal utifrån spårvägens dragning tas fram.
- Kompletterande utredningar och konsekvensbedömningar görs för geoteknik, markföroreningar, stråkanalys för gång och cykel, skyfall och kulturmiljö.
- Konsekvensbedömning görs gällande samhällsrisk och påverkan på planerad bebyggelse utifrån den nya ishallens kylrum på Mälarhöjdens idrottsplats.
- Programmet kompletteras med markreserv för förskola.
- Förslag på fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar tas fram som underlag för markanvisningar.

Utöver det, görs mindre justeringar av programhandlingen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Nästa steg i planeringsprocessen är att ta fram godkännandehandlingar för programmet.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2019-14311. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen väljer att lyfta många av planeringsfrågorna i ett tidigt skede då dem med fördel hanteras i ett större sammanhang än i enskilda detaljplaner.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Länsstyrelsen uppmanar kommunen till att i kommande detaljplanering beskriva hur den föreslagna bebyggelsen förhåller sig till de åtgärdsnivåer som kommunen beslutat om och möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten utifrån de behov som finns. Detta eftersom vattenförekomsten Strömmen och Mälaren-fiskarfjärden inte uppnår god status.

Länsstyrelsen uppmanar till att redogöra för hela dagvattensystemets flödes- och föroreningsbelastningen.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen påpekar att luftkvaliteten närmast E4/E20 bedöms ha höga värden vilket behöver utredas i kommande detaljplanering. De poängterar att grönskan i stråket mellan Fruängen C och Mälarhöjden IP kan ha en lindrande roll för luftkvaliteten i området. Konsekvenserna för borttagande av grönskan borde enligt dem bedömas utifrån luftkvaliteten i det större området. Länsstyrelsen poängterar även att det norra alternativet för spårväg syd ligger i anslutning till stråket och kan därför även det påverka grönstråkets funktion som skyddsbarriär mot E4/E20.

Buller

Länsstyrelsen påpekar att för att säkerställa en god boendemiljö behöver kommunen arbeta vidare med placering och utformning i planprocessen. I bullerutsatta lägen behöver kommunen enligt dem i så stor utsträckning som möjligt undvika höga punkthus, dubbla fasader, enkelsidiga lägenheter i utsatta hörnlägen samt kompensering tekniska lösningar som fönster med ljudfällor och inglasningar. Detta eftersom de påpekar att dessa lösningar inte är att betrakta som att de uppfyller Trafikbullerförordningens riktvärden.

Länsstyrelsen anser att kommunen redan i planprogrammet tydligare bör precisera vad som kommer att krävas av den tillkommande bebyggelsen med hänsyn till utformning och placering och närheten till bullerkällor. Det gäller såväl de kritiska kvarteren utmed E4/E20 som bebyggelsen utmed bullriga lokalgator

och möjliga lägen för spårväg. I efterföljande planarbete bör enligt länsstyrelsen kommunen även säkerställa att Naturvårdsverkets riktlinjer klaras på större delen av nya skol- och förskolegårdar så att lokalisering av lek, vila och pedagogiska aktiviteter är möjliga utan bullerstörningar.

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kommunen även behöver undersöka förekomst av föroreningar i grundvattnet i ett så tidigt skede som möjligt.

Transporter med farligt gods/Primär transportled för farligt gods

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver beakta eventuella transporter inom programområdet, även om transporterna går på vägar som inte är rekommenderade för farligt gods, som exempelvis transporter till drivmedelsstationen på Vantörsvägen. Länsstyrelsen anser det vara positivt att kommunen i programskedet beskriver risker med hänsyn till E4/E20 och påpekar att bedömningen behöver vara mer platsspecifik i detaljplaneskedet. De lyfter konsekvenserna av att flytta bussterminalen i samband med det norra alternativet av spårväg syd som en potentiell risk att vidare utreda.

Skyddsavstånd till bostäder och verksamheter

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen lyfter behovet av skyddsavstånd mellan drivmedelsstationer och bostäder. Länsstyrelsen vill påminna om att skyddsavstånd även kan behöva hållas mot annan markanvändning samt att de 100 metrar som anges i Länsstyrelsens rapport Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer (2000:01) utgår från att drivmedelsstationen hanterar brandfarliga vätskor. Vid hantering av andra farliga ämnen, såsom gas, kan längre avstånd bli aktuella.

Länsstyrelsen påpekar att den nya ishallen på Mälarhöjdens IP kan använda sig av ammoniak som kylmedium vilket är en områdesrisk då gasen kan spridas vid en olycka. Lämpligheten för samlokalisering av bostäder och ishall menar de därför måste bedömas i kommande detaljplanearbete. Vid framtida planläggning av idrottsplatsen behöver kommunen enligt dem även bedöma behovet av riskreducerande åtgärder för de platser nära E4/E20 där människor vistas utomhus.

Spårväg syd

Länsstyrelsen anser att lämpliga avstånd till spårväg syd behöver utredas och motiveras i kommande detaljplanering, samt redovisa räddningstjänstens genomförandemöjligheter i spårvägens närhet.

Ras och skred

Länsstyrelsen påpekar att marken inom området delvis består av lera, därför måste risken för ras och skred redovisas i kommande detaljplaneprocess. De lyfter att det eventuellt kan behövas samordning med eventuella dagvatten- och skyfallsåtgärder.

Klimatanpassning/ Skyfall

Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse ska planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett klimatanpassat 100-årsregn och att planförslaget inte ska medföra negativ påverkan på befintlig bebyggelse och infrastruktur. Det är därför positivt att kommunen lyfter behovet av att ta fram en skyfallsanalys och att kommunen redan har identifierat potentiella riskområden utifrån Stockholm stads skyfallskartering.

Länsstyrelsen rekommenderar att detta görs genom att ta fram en detaljerad skyfallsmodellering före och efter exploatering inklusive höjdsättning och skyfallsåtgärder för att visualisera förändrade vattennivåer och flöden. Kommunen behöver enligt dem även visa att inte nya instängda områden skapas som kan orsaka skada på byggnader eller riskera människors säkerhet. Om översvämningsrisken kvarstår rekommenderar Länsstyrelsen att ta fram en konsekvens- och åtgärdsanalys. Vid hantering av skyfall behöver även kommunen säkerställa framkomligheten till och inom planområdet.

Rådgivande synpunkter

Kulturmiljö och gestaltning

Länsstyrelsen anser att det är möjligt att förtäta Fruängen utan att de kulturhistoriska värdena behöver påverkas negativt i någon högre utsträckning. Dock behöver kommunen vara varsam med rivning av bebyggelse då detta medför negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena. Generellt är även kulturmiljöer som tillkommit under en sammanhållen tid känsligare för förändringar än de som tillkommit successivt. Det krävs därför ett medvetet förhållningssätt till områdets platsspecifika och sammanhängande kulturhistoriska värden. Det är positivt att planprogrammet framför sådana ambitioner, som att låta områdets gröna karaktär vara ledande och placering av punkthusbebyggelse som följer den ursprungliga stadsbyggnadsidéen.

Länsstyrelsen vill också råda kommunen att tydligare analysera konsekvenserna för kulturmiljön utifrån ett helhetsperspektiv. I planprogrammet anges konsekvenserna för kulturmiljö på bebyggelsenivå. De menar att kulturmiljön även kommer till uttryck genom andra element i Fruängen, såsom vägnät och grönsstrukturer.

Långbro park

Länsstyrelsen anser att Långbro park är kulturhistoriskt värdefullt och lyfter flera byggnader som viktiga för att bebyggelsekaraktären ska vara avläsbar. De ifrågasätter hur programmets förslag om en tydligare entré till Långbro park faktiskt blir av med de förslagna tillskapade bebyggelsevolymerna.

Ljusstörningar

Kommunen bör enligt länsstyrelsen i det fortsatta planarbetet ta hänsyn till eventuellt ljusbuller från den planerade spårvägen. Hänsyn till strålkastare på spårvagn bör tas i placering och utformning av byggnader för att undvika bländning i bostäder.

Sociala aspekter

Länsstyrelsen poängterar att det i programhandlingen saknas information om hur kommunen beaktar de synpunkter som inkommit i samband med medborgardialog i kommande detaljplaneprocesser.

Länsstyrelsen efterfrågar hur kommunen tillgodoser behovet av förskolor inom programområdet. De påpekar att kommunen bör se till att förskolegårdarnas friyta inte blir för liten.

Länsstyrelsen påpekar att det inte framgår hur förslaget förhåller sig till bostadsbehovet i kommunen och de antagna riktlinjerna för bostadsförsörjning. De menar att även om bostadsformer, storlekar eller kostnader inte kan regleras i detaljplaneringen kan kommunen med fördel ange inriktning för kommande planering.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen lyfter att planprogrammet redovisar att planens nordvästra delar ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde. De menar att för att detaljplaneringen ska vara genomförbar krävs att skyddsföreskrifterna uppfylls. Enligt föreskrifterna gäller att: ”Mark- och anläggningsarbeten får inte ske om det kan medföra risk för vattenförorening”. Något de menar är svårt att bedöma på befintligt programunderlag. De lyfter särskilt spårväg syd och att det kräver samordningen med det projektet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen bedömer att betydande miljöpåverkan inte går att utesluta, utifrån programförslagets påverkan på lokala kulturmiljövärden. Därför bör enligt dem en miljökonsekvensbeskrivning tas fram och samråd ska då hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen, Arkitektur och gestaltning – Boendeformer. Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Gator och trafik – Spårväg syd. Teknisk försörjning – Vattenförsörjning, spillvatten, Skyfall och Översvämning. Hälsa och säkerhet – Buller och vibrationer, Skyddsavstånd, Ras och skred, Miljö- och klimataspekter – Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Luftkvalitet, Miljökvalitetsnormer för vatten. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens idrottsplats och Fruängens centrum, Entrén till Långbroparken,

Storstockholms brandförsvar (SSBF)

SSBF anser det vara positivt med avståndet 30 m till E4/E20 som beaktar de vanligaste transporterna för farligt gods. De poängterar dock att med tillkommande bebyggelse måste den samlade riskbilden beaktas. Det kan krävas ett större skyddsavstånd än 30 m till E4/E20, samt utökade åtgärder ex i fasader.

SSBF poängterar att fler publika verksamheter i närhet till riskkällan i ishallen påverkar den samlade riskbilden. Skolor har till exempel ett större skyddsvärde.

De understryker risken utifrån brandfarliga varor på drivmedelsstationer, samt att farliga transporter från och till dem längs lokalgatorna måste beaktas.

SSBF framhäver att det i dagsläget finns framkomlighetsproblem för räddningstjänsten i programområdet pga. parkeringsplatser, felparkerade bilar och igenvuxna räddningsvägar. De uppmanar att om möjligt säkerställa SSBF:s insatsmöjligheter i området. De poängterar att den nya spårvägen skapar en risk för utrymningsfordon med spårvägens kontaktledningar i luft vilket kan begränsa räddningsinsatser.

SSBF understryker att brandpostsystemet behöver kompletteras när fler byggnader tillkommer i Fruängen.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Teknisk försörjning – Räddningstjänst. Hälsa och säkerhet – Skyddsavstånd. Geografisk uppdelning – Mälarhöjdens IP.

Trafikverket

Trafikverket påpekar att planområdets närhet till väg E4/E20, som är utpekad som riksintresse för kommunikationer, kräver att anläggningen skyddas och hänsyn tas till dess påverkansområde. De menar att utbyggnaden av Fruängen inte får försämra hanteringen av dagvatten och skyfall längs väganläggningen. Markarbeten nära vägen får enligt dem inte påverka anläggningen negativt och bullerutredningar måste baseras på Trafikverkets basprognos 2040. De menar att trafikutredningar baserade på stadens trafikmodell måste genomföras för att bedöma effekterna av den föreslagna exploateringen.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Biltrafik. Teknisk försörjning – Skyfall och översvämning.

Region Stockholm

Region Stockholm ser generellt att utbyggnad och förtätningen av Fruängen är i enlighet med RUFS 2050. De poängterar att det är ett prioriterat bebyggelseläge/strategiskt stadsutvecklingsläge enligt RUFS 2050. Regionen är på en övergripande nivå positiva till programförslagets fyrdelade vision och målbild med tillhörande stadsbyggnadsstrategier.

Region Stockholm anser att kollektivtrafiken bör ses som en central urban funktion för att utveckla området, och inte som ett hinder för stadsutveckling. De önskar också att möjligheten till arbetsplatser ska nämnas tydligare i mål och strategier, och betonar vikten av att gröna kvaliteter och cykelstråk bevaras och utvecklas. Region Stockholm deltar också i en cykelförhandling för att främja utbyggnaden av det regionala cykelstråket. Region Stockholm kommer inte ta ställning till Spårväg syd korridorer men poängterar att både den nordliga och sydliga dragningen fortfarande är aktuella.

Region Stockholm stödjer bevarandet av reservat för en framtida förlängning av tunnelbanan, men påpekar att det inte finns någon

beskrivning eller beslut om detta i Kollektivtrafikplan 2050.

Regionen noterar att en nordlig bytespunkt skulle kräva en ny entré till tunnelbanan och förlängning av plattform, men påpekar att detta inte ingår i projektet Spårväg syd och behöver utredas närmare avseende teknisk genomförbarhet, påverkan på tunnelbanans anläggning och trafik, samt kostnad och finansiering.

Region Stockholm påpekar att busstrafiken i Fruängen påverkas av spårvägens lokalisering, vilket i sin tur påverkar utformningen av vägnätet och den lokala tillgängligheten. Beroende på spårvägens placering behöver busstrafiken anpassas, men detta är inte tillräckligt beskrivet i programförslaget. Regionen efterlyser en redovisning av vilka gator som kan trafikeras av buss och möjliga hållplatslägen, särskilt om en nordlig bussterminal väljs. En dialog om hur busstrafiken kan inkluderas vidare i programarbetet välkomnas av regionen.

Region Stockholm betonar vikten av en sammanhållen bytespunkt i Fruängen och nämner att placeringen av bussterminalen är kopplad till val av spårväghållplats och en ny entré till tunnelbanan i norr. De prioriterar att koppla busslinjer till tunnelbanan och ser att mer utrymme kan behövas i framtiden med planerad stadsutveckling. Regionen föredrar en nordlig placering för bussterminalen, men vill inte att den kombineras med andra verksamheter. De påpekar att tillgängligheten mellan olika kollektivtrafikslag behöver studeras och alternativ analyseras för att utforma en lämplig bussterminal.

Region Stockholm vill lyfta att planprogrammet behöver belysa att bebyggelse som planeras tillkomma i närhet av befintlig tunnelbana eller den korridor som väljs av spårväg syd behöver utformas och placeras på ett sådant sätt att regionens anläggning inte påverkas negativt.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Arbetsplatser. Gator och trafik – Gång- och cykeltrafik, Kollektivtrafik, Spårväg syd.

MSB

MSB avstår från att yttra sig annat än om skyddsrum finns inom programområdet ska hänsyn tas till dessa. Särskilda skäl krävs för avveckling av skyddsrum.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Hälsa och säkerhet – Risk.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att stadsbyggnadskontoret tar fram ett program som belyser viktiga frågor för hela stadsdelen vid en förtätning.

Förskolor/Skola

Stadsdelsförvaltningen saknar ett förslag på var nya förskolor kan placeras. De hänvisar till att den förväntade exploateringen i området enligt nuvarande nyckel skulle kunna generera upp till 10 nya förskoleavdelningar i Fruängen. De menar att bäst förskolemiljöer skapas med friliggande förskolor eftersom det krävs en viss friyta per barn, och därför skulle programmet behöva utreda lämpliga platser för nya friliggande förskolor.

Stadsdelsförvaltningen vill också påpeka att stadsbyggnadskontoret har föreslagit bostadsbebyggelse på en av Sisabs tomträtter på Elsa Brändströms gata, vilket utgör markreserv för förskola.

Stadsdelsförvaltningen påpekar även att planering för utökat skolbehov inte heller finns med i programmet. Vilket det enligt dem borde göra eftersom skolplanering inte tillhör stadsdelsnämndens ansvar.

Trygghet

Utifrån kunskap och lokalkännedom medverkar stadsdelsförvaltningen gärna i den kommande stadsutvecklingen i Fruängens centrum, för att skapa trygga offentliga miljöer.

Parkstråket

Stadsdelsförvaltningen föreslår att bredda den smala gångtunneln från Fruängen c till parkstråket, istället för att ta bort den.

De två nya parkytorna som föreslås i det befintliga parkstråket anser förvaltningen är missvisande att kalla för nya parker. Eftersom det är park- och naturmark på dessa platser idag och en stor del av befintligt parkstråk kommer att försvinna. Däremot anser de att det är välkommet med nya parkfunktioner för till exempel lek och motion på dessa platser.

Mobilitetshus

Stadsdelsförvaltningen lyfter trygghetsproblematiken som finns i cykelgaraget vid Älvsjö station som exempel när nytt mobilitetshus planeras i Fruängen. De menar att det måste utformas så att säkerhetsriskerna minimeras.

Nya gång- och cykelbanor

Stadsdelsförvaltningen är positiva till Förslagen om nya cykelbanor och breddade gångbanor på Fruängsgatan och Elsa Brändströms gata. De är även positiva till en ny gång- och cykelbana förbi Mälarhöjdens IP som de menar är en viktig målpunkt i Fruängen.

Parkering

Vid utbyggnaden av Fruängens centrum och den nya knutpunkten för kollektivtrafiken anser stadsdelsförvaltningen att det är viktigt att det finns en tydligt utpekad plats för de som ska hämta och lämna med bil vid stationen.

Stadsdelsförvaltningen lyfter att gatuparkering upplevs som problematisk av många boende, speciellt för besökare som letar efter korttidsparkering. De menar att problemet upplevs ha ökat då omkringliggande områden infört avgiftsbelagd parkering. Stadsdelsförvaltningen poängterar även att parkeringssituationen i centrum upplevs som problematisk då det även är många besökare från omkringliggande villaområden som använder dem. De oroar sig för att kundunderlaget kan påverkas om korttidsparkering tas bort.

Spårväg Syd

Stadsdelsförvaltningen anser att den norra dragningen av spårväg syd är mest lämplig i Fruängen. Detta eftersom de anser att det ger mindre ingrepp och störningar för de boende.

Näringsliv

Vid en utveckling av centrum efterlyser förvaltningen någon typ av handelsanalys för att se vilka lokaler som kan efterfrågas och i vilka lägen. Detsamma gäller för den föreslagna nya bebyggelsen längs Mickelsbergsvägen och Vantörsvägen.

Grönstruktur

Stadsdelsförvaltningen förstår att en del grönytor kan komma att försvinna vid förtätning, men vill poängtera att även ytor som enligt programmet saknar höga naturvärden och inte har betydelse som mötesplatser, ändå kan ha stor betydelse för närboende. Därför anser de att ytorna behöver kompenseras i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Kommunaltekniska ytor

Stadsdelsförvaltningen önskar att programmet kompletteras med en analys av vilka funktioner som kan behöva flyttas och vart. De lyfter problematiken med kommunaltekniska ytor så som upplag för snö och sandfickor. De menar att om ytor för stadens

entreprenörer behöver flytta längre bort från sina verksamhetsområden kan det i förlängningen innebära högre kostnader för stadens entreprenadavtal. Det anser att det också är en näringslivsfråga hur staden agerar när företag behöver omlokalisera på grund av exploateringar.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Arbetsplatser. Parker och grönområden. Gator och trafik – Gång- och cykeltrafik, Spårväg syd. Bilparkering – Besöksparkering i centrum, Mobilitetshus. Teknisk försörjning – Skötsel, renhållning och underhåll. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen anser att programförslaget är väl planerat ur dem flesta aspekterna, men att vidare utredning behövs gällande buller och luftkvalitet för att säkerställa att föreslagen struktur är genomförbar.

Buller och påverkan från E4/E20 (Södertäljevägen)

Miljöförvaltningen anser att en fördjupad utredning gällande luftföroreningar och buller från trafiken på Södertäljevägen behövs i programskedet. Trafiken utgör en påtaglig risk för negativ miljöoch hälsomässig påverkan i programområdet, vilket enligt förvaltningen innebär ett behov av ökad uppmärksamhet vid planering. För att strukturplanens ambitioner ska kunna genomföras anser förvaltningen därför att en detaljerad studie bör genomföras för buller och luftkvalitet. En sådan studie kan ge vägledning för kommande detaljplanering och de förutsättningar i form av skärmande byggnader m.m. som kan komma att behövas vid Mälarhöjdens IP.

Spårväg Syd

Miljöförvaltningen delar programförslagets analys och bedömning överfrågan om hur lokaliseringen av Spårväg Syd och förordar det norra alternativet. Miljöförvaltningen anser det generellt vara angeläget att grönområdets förmåga att hålla och avlägsna växthusgaser från atmosfären beaktas i planeringen.

Låt det gröna vara en ledstjärna

Miljöförvaltningen stödjer programförslagets strategi att låta det gröna vara stommen för kommande utveckling.

Centrum

Miljöförvaltningen informerar att uppmätta strålningstemperaturer för staden visar på höga temperaturer för programområdets hårdgjorda ytor såsom Fruängens centrumområde. Som en klimatanpassningsåtgärd i samband med tillkommande bostadsbebyggelse i centrumområdet rekommenderar förvaltningen därför att träd planteras där det bedöms vara möjligt

Parkstråket

Miljöförvaltningen ställer sig tveksam till att anlägga en ny gata mellan Fruängens Centrum och idrottsplatsen. Förutom att träd och grönska då behöver tas bort tillförs risker för buller i en miljö som idag är relativt befriad från buller. Stråket, som bedöms ha ett ekologiskt påtagligt naturvärde med viss betydelse för barrskogssamband, bör enligt miljöförvaltningen hanteras varsamt. Detta utesluter dock inte enligt dem att ny bostadsbebyggelse bör kunna prövas invid och med angöring från Elsa Brändströms Gata.

Återbruk

Miljöförvaltningen stödjer programmets tanke att återbruk bör studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Miljökonsekvenser

Vid kommande detaljplanering behöver respektive detaljplan undersökas enligt miljökontoret, om genomförandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Återbruk. Gator och trafik – Spårväg syd. Hälsa och säkerhet – Buller och vibrationer. Miljö- och klimataspekter – Miljökonsekvenser. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positiva till en stadsutveckling i nära anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik, och ser att den utveckling som föreslås med utökad infrastruktur för gående, cykel och kollektivtrafik förbättrar förutsättningarna för de som reser inom, till, igenom och ifrån Fruängen att göra så på flera sätt än vad infrastrukturen idag inbjuder till.

Trafikkontoret ser även positivt på förbättringar kring centrum med attraktivare miljöer kring tunnelbana och busstorg. De anser det också vara positivt att göra förbättringar kring Mälarhöjdens IP, käpphästbanan och de gångstråk som finns i området. De anser det även vara positivt att stor vikt läggs vid de gröna värdena (park,

natur, lek), att dessa kvaliteter lyfts som en stor bidragande faktor till att man trivs i Fruängen och att dessa värden ska bevaras och utvecklas.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att olika trafikfunktioner ges utrymme på befintliga och utvecklade gator i området. De anser att det finns framkomlighetsfrågor som behöver hanteras i kommande skeden.

Parkering

Trafikkontoret ser det som rimligt att parkering på markparkeringar behöver lämna utrymme till andra funktioner och att möjligheten att resa kollektivt, med cykel och till fots, tillsammans med andra möjliga mobilitetsåtgärder, till viss del kan ersätta behovet av viss parkering. Samtidigt anser de att det är viktigt att i fortsatt arbete noga se över att även befintliga verksamheters behov inkluderas i de parkeringsplatser som finns kvar, och säkerställa att parkeringsbehovet kan tillgodoses. Det parkeringsbehov som inte kan tillgodoses i marknivå ska enligt dem ersättas på annat sätt, exempelvis i garage. Att utgå ifrån bilinnehav i området ses som rimligt av trafikkontoret utifrån området, men övriga behov behöver också kunna tillgodoses.

Trafikkontoret anser att det finns en risk att personer som idag parkerar på den icke avgiftsbelagda infartsparkeringen, i framtiden kommer att ta bilen hela vägen in till sin slutdestination om de parkeringsplatserna försvinner eller blir avgiftsbelagda i Fruängen.

Trafikkontoret anser att parkeringsbehov för befintliga bostäder behöver utredas noggrannare för respektive plats och kvarter i kommande skeden.

Gång

Trafikkontoret anser att det är positivt att separerade gångkopplingar föreslås sparas och utvecklas. De anser också att det är positivt att gående prioriteras i området, att tryggheten belyses och att fler ytor kan göras mer attraktiva både för gående och vistelse. Ett medskick de gör är att ett borttagande av gångtunnlar kan ha stor påverkan på upplevd trafiksäkerhet och det kan påverka trafikmiljön om nya höjder och passager ska anläggas.

Cykel

Trafikkontoret ser mycket positivt på att utveckla cykelinfrastrukturen för att möjliggöra och underlätta för resande med cykel inom och igenom området. Ett medskick de gör är att de riktlinjer och kopplingar som finns med i stadens cykelplan ska

användas vid utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Ett annat medskick de gör är att cykelkoppling längs Elsa Brändströmsgata ska tas med i underlaget, både i strukturskisser och i beskrivningar.

Tillgänglighet

Trafikkontoret gör ett medskick som är att tillgängligheten till den befintliga bebyggelsen riskerar att försämrats när parkeringsytor bebyggs. I framtagandet av de nya detaljplanerna måste enligt dem hänsyn tas för att se till så att stadens mål om att kunna inrätta tillgänglig parkering inom 10 meter från entré.

Kollektivtrafik

Trafikkontoret anser att det är av största vikt att noga utreda hela den kollektiva trafiksituationen vid en eventuell flytt av bussterminal.

Park och natur

Trafikkontoret vill skicka med några reflektioner/kommentarer kring medborgardialog och vilka förbättringar som gjorts i Fruängen inom parkverksamheten de senaste två åren:

- Nytt utegym byggt vid Fruängsskolan (vid fotbollsplanerna)
- Parkleken Vippan i Kerstin Hesselgrens park genomgår fullständig upprustning/ombyggnad, klar våren 2023.
- Liten bollplan för spontanidrott i Kerstin Hesselgrens park har rustats med konstgräs samt en ny boulebana byggs intill.
- Långbro park har tillförts ytterligare kvaliteter/värden med ett odlingsområde (odlingsförening).

De anser även att värdefulla ekmiljöer (och annat ädellöv) kan påverkas negativt av skuggverkan när nya högre hus byggs, även om husen placeras en bit ifrån.

Vantörsvägen

Trafikkontoret är osäkra på de föreslagna smala bebyggelseremsorna längs Vantörsvägen eftersom det saknas skisser på sektioner för att testa hur de skulle fungera med de krävda funktionerna. Vid parkentrén till Kerstin Hesselgrens park är det enligt dem viktigt att säkerställa att en ny bebyggelse förbättrar eller främjar parkentrén. De påpekar att platsen också har särskilda krav på grund av befintlig gångtunnel och höga natur-/sociala värden i närheten av skogspartier som kan skuggas av hög bebyggelse.

Parkstråket

Den föreslagna nya gatukopplingen, mellan centrum och Mälarhöjdens IP med tillhörande ny bebyggelse, ser trafikkontoret både kan tillföra värden och ha negativa konsekvenser och behöver studeras vidare. Det är positivt att försöka skapa mer liv till området, då det stundvis kan upplevas som otryggt (mörkt, mycket grönska och inte så många seende ögon), men negativt att behöva dra in biltrafik i ett parkstråk som idag är fritt från bilar och säkert för barn att röra sig i.

Centrum

Trafikkontoret anser att samverkan med andra fastighetsägare är viktig för att uppnå en bra helhet i utvecklingsarbetet, särskilt på det övre torget (Fruängsplan) där staden inte har rådighet.

Förskola

Trafikkontoret poängterar att flera befintliga förskolor inte har redovisats i programmet. Strukturplanens illustration bör enligt dem ses över för att klargöra området intill Ellen Fries förskola, om det ska vara förskolegård eller park och visas som sådan.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Parker och grönområden. Gator och trafik – Gång och cykeltrafik, Kollektivtrafik, Tillgänglighet. Bilparkering – Boendeparkering på gata, Infartsparkering. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Vantörsvägen, Övrig förtätning.

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret ser positivt på att Fruängen ska stärkas som mötesplats men har följande synpunkter på programförslaget:

- Investeringsbeslut för ny ishall inom Mälarhöjdens IP som planeras genomföras 2022-2023. Det måste framgå av programhandlingen att ishallen finns på platsen.
- Nuvarande tennishall bör inte samordnas med skolans idrottshall.
- GC-stråk ska inte korsa Mälarhöjdens IP så att idrottsplatsens olika funktioner splittras.
- Det ska framgå av programhandlingen vem som ansvarar för utbyggnad och drift av förslaget parkeringshus i västra delen av idrottsplatsen.
- 3D fastigheter som innehåller idrottsändamål tillsammans med annan användning är inte lämpligt ur förvaltningshänseende.
- Med bostäder intill idrottsplatsen finns stor risk för att de

utsätts för buller- och ljusstörningar från den.

- Ytan för idrottsändamål bör inte inskränkas eftersom ett ökat antal bostäder också kräver utökade ytor för idrott.
- Förtydliga konsekvenser för idrottsplatsen som blir av de två alternativen för spårvägens sträckning.
- Alla kompensationsinvesteringar ska hanteras av projektet.

Mälarhöjdens IP

Fastighetskontoret anser att den utveckling av Mälarhöjdens IP som görs i samarbete med idrottsförvaltningen går i linje med planprogrammets syfte att stärka kopplingar och öka orienterbarheten, integrera och tillgängliggöra idrottsplatsen.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Mälarhöjdens IP

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseets övergripande bedömning är att programmet går att genomföra i stora delar med undantag för några platser.

De anser att till Fruängens karaktärsdrag och absoluta kvalitéer hör bostadsgårdarna med bevarad naturmark och grönstråken med gång och cykelvägar mellan de olika enklaverna. Stadsmuseet anser att programmet på ett förtjänstfullt sätt utgått ifrån att bevara bostadsenklavernas grönytor i stor utsträckning. De flesta förtätningar föreslås på befintliga parkeringsytor vilket är positivt enligt dem. Platser som inte bedöms lämpliga av stadsmuseet för ny bebyggelse är Mannekängen 2, Kamkoftan 1 och grönytan vid korsningen Mickelbergsvägen/Vantörsvägen. Ny bebyggelse på dessa platser anses av dem påverka platsens och befintliga byggnaders kulturhistoriska värden i för hög grad.

Centrum

Vad avser centrum är bedömningen är att platsen framför centrumbebyggelsen går att bebygga enligt stadsmuseet. Men de anser det är inte lämpligt att riva delar av centrumbebyggelsen som utgör affärsstråket, det skulle innebära en stor negativ påverkan på anläggningens kulturhistoriska värde.

Konsekvensanalyser

I det fortsatta arbetet med utvecklingen av Fruängen behöver en övergripande konsekvensanalys över programmet tas fram och i kommande detaljplanprocesser för enskilda områden behövs fördjupade konsekvensanalyser.

Spårväg syd

Stadsmuseets förordar det norra alternativet av spårväg syd då de anser det ge minst påverkan på befintlig bebyggelse och gatunät, samt bevarar en större del av framförallt centrumbebyggelsen.

Stadsmuseet gör bedömningen att föreslagna platser för ny bebyggelse norr om tunnelbanan och en förlängning av tunnelbanans plattform, flytt av bussterminal inte möter några hinder ur kulturhistorisk synpunkt.

Mälarhöjdens IP

Stadsmuseet anser att platsen för planerade idrottsanläggningar och en utveckling av området för idrottsaktiviteter bedöms som väl vald.

Förtätning på parkeringsplatser

Stadsmuseet anser att programmet på ett förtjänstfullt sätt utgått ifrån att bevara bostadsenklavernas grönytor i stor utsträckning. De flesta förtätningar föreslås på befintliga parkeringsytor vilket är positivt enligt dem. De motsätter sig emellertid förslaget på att exploatera parkeringsplatsen för Mannekängen 2.

Parkstråket

Stadsmuseet bedömer att förslaget om att tillskapa bostäder och ny gata i parkstråket kan accepteras.

Mickelsbergsvägen

Stadsmuseet bedömer att förslaget om att tillskapa bostäder på befintliga parkeringsplatser längs Mickelsbergsvägen kan accepteras. De är däremot negativa ur kulturmiljösynpunkt till att två grönområden längs Mickelsbergsvägen kan exploateras.

Mickelsbergsvägen/ Vantörsvägen

Stadsmuseet anser det inte lämpligt att bygga i korsningen av Mickelsbergsvägen/Vantörsvägen eftersom grönområdet enligt dem markerar en gräns till två områden med olika karaktärer, Långbro och Herrängen.

Vantörsvägen

För Vantörsvägen gör stadsmuseet bedömningen att platsen nedanför Kamkoftan 1 inte är lämplig att bebygga. Eftersom Kamkoftan är grönklassad och en av två cirkelformade byggnader i Fruängen. De anser att tallarna på grönytan inte bara har ett naturvärde utan även ett kulturhistoriskt värde för Stockholms närförorter. Att bygga bort grönytan och bygga för det cirkelformade huset bedöms av dem som en förvanskning.

Sträckan framför Fruängsgården bedöms av stadsmuseet som möjlig att bebygga ur kulturmiljösynpunkt, men ur stadsbildssynpunkt ter sig platsen inte lämplig då utrymmet mellan befintliga byggnader från 1980-talet och björkallén är begränsat. Övriga föreslagna platser längs Vantörsvägen bedöms enligt stadsmuseet som möjliga att bebygga men de vill förorda att ny bebyggelse placeras med släpp och hänsyn till in- och utblickar till bakomliggande bebyggelse.

Analys/underlag

Stadsmuseet efterfrågar en kulturmiljöanalys som de menar särskilt kommer att belysa centrum. Stadsmuseet efterfrågar även övergripande konsekvensanalys över programmet som de menar behöver tas fram och i kommande detaljplaneprocesser för enskilda områden. Stadsmuseet efterfrågar även en övergripande naturvärdesinventering som tar fokus både på natur- och kulturvärden för att Fruängen ska kunna utvecklas långsiktigt hållbart.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning. Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Gator och trafik – Spårväg syd. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Centrum norra, Mickelsbergsvägen östra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Mälarhöjdens IP, Korsningen Vantörsvägen/Mickelsbergsvägen, Vantörsvägen.

Skönhetsrådet – Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet ställer sig positivt till att stadsbyggnadskontoret utarbetat ett program för Fruängen med utgångspunkt att ny bebyggelse i huvudsak ska förläggas på nuvarande parkeringsytor och att grönytor ska skonas men med nedanstående erinran om bebyggelsens skala och gestaltning, möten med befintlig bebyggelse m.m.

Rådet bedömer att det finns utvecklingsmöjligheter i Fruängen, men samtidigt påpekar de stora värden i stadsplanemönstret och bebyggelsen som ger boendekvaliteter genom sin skala, gestaltning och närhet till park- och naturstråk. Rådet är positivt till att utnyttja parkeringsplatser och ha ett mobilitetshus med i förslaget, men påpekar att planstrukturer, byggnadshöjder och gestaltning för det som ska tillkomma är avgörande för att utvecklingen av Fruängen ska uppfattas som positiv och berikande.

Spårväg Syd

Rådet poängterar att Fruängens centrum bäst stärks om spårvägen lades längs Fruängsvägen för att ge en optimal koppling mellan spårvagn, tunnelbana och buss. Rådet anser att en utveckling av Fruängens centrum är möjlig, men att det bör ta avstamp i en kulturmiljöutredning för att säkerställa bevarandet av den befintliga låga bebyggelsen som ger centrum intimitet.

Enligt rådets bedömning skulle Fruängens centrum bäst stärkas om spårvägen lades längs Fruängsvägen då det ger den bästa och mest optimala kopplingen mellan spårvagn, tunnelbana och buss. Fruängsvägen kan då utvecklas till ett levande stråk, en viktig ambition som dessutom förutsätter att spårvägen inte utformas som en barriär i stadsrummet.

Centrum

Rådet anser att en utveckling av Fruängens centrum är möjlig men att den bör ta avstamp i en kulturmiljöutredning. Den befintliga låga bebyggelsen har kvaliteter då den ger centrum en intimitet som riskerar att förloras med förtätning och höga hushöjder. Höga hus ger också skuggbildningar och turbulens i form av kastvindar. Stadsbyggnadskontoret bör därför noga studera vad de i programmet skisserade planerna skulle få för konsekvenser för centrummiljön.

Rådet ställer sig positivt till ett mobilitetshus och ny bebyggelse i direkt anslutning till centrum/centrumstråket, men problematiserar de planformer och byggnadshöjder som skisseras i programmet. De höga husen skulle inte skapa en bra och sammanhållen stadsmiljö och rådet menar att Fruängen karaktäriseras av en varierad och rik bebyggelse i form och gestaltning.

Mälarhöjdens IP

Programmet föreslår att området ska förtätas med två nya kvarter parallellt med E4 samt två bostadshus vid kvarteret Handväskan. Rådet har ingen invändning mot detta men anser att hushöjderna bör anpassas till den befintliga bebyggelsen. De är också positiva till utvecklingen av Mälarhöjdens IP och omlokaliseringen av grundskolan, under förutsättning att skolan har tillgång till en tillräckligt stor skolgård. Ytterligare ett område vid trafikplats Bredäng har potential för framtida bebyggelse och rådet har ingen invändning mot detta.

Parkstråket

Rådet anser att denna del av förslaget bör utgå och istället fokusera på att bevara och utveckla stråkets fina kvaliteter. Rådet föreslår att möjligheter till utegym m.m. kan förläggas i den befintliga

parkmiljön och att åtgärder som bättre belysning och ökad aktivitet på stråket kan öka upplevelsen av trygghet.

Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen

Rådet är tveksamt till ny bebyggelse längs Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen då det skulle påverka Fruängens karaktäristiska kvartersformer. En plats utpekas som möjlig för bebyggelse, men rådet avstyrker det på grund av de fina träd som finns på platsen. Rådet vänder sig också mot förslaget om att stärka kopplingar mellan grönstråk med bebyggelse och anser att Grindstugan och överläkarvillan bildar en fin entré till Långbro. Längre österut på Mickelsbergsvägen kan det på sikt finnas möjlighet till förtätningar om tilläggen anpassas till den befintliga skalan.

Elin Wägners gata/Fredrika Bremers gata/Ellen Fries gata

Rådet anser att bebyggelse på parkeringsytor i kvarteret Mannekängen och vid Fredrika Bremers gata är möjlig för ny bostadsbebyggelse utan att påverka gårds- eller naturmark. Rådet anser att den tredje parkeringsytan söder om Ellen Fries gata inte är lämplig för förtätning, men att det kan finnas möjlighet att ge förskolan bättre förutsättningar och bygga en permanent byggnad istället för det nuvarande provisoriet.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Mickelsbergsvägen östra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Mälarhöjdens IP, Entrén till Långbroparken, Övrig förtätning.

SVOA Vatten - Stockholm Vatten och Avfall

SVOA ser behov av att ta fram en översiktlig VA-lösning för hela programområdet. Detta för att synliggöra de planerade förtätningarnas översiktliga påverkan på befintligt VA-system och hitta en helhetslösning.

SVOA upplyser om att delar av det befintliga ledningsnätet är överbelastat och att det är av stor vikt att åtgärdsåtgärden följs så att dagvatten fördröjs innan anslutning till kommunalt ledningsnät. De hänvisar till att planprogrammet ligger inom ett par större avrinningsområden där åtgärder behövs innan en belastningsökning kan tillåtas. De menar att det därför är viktigt att för allt spillvatten som tillkommer det kombinerade ledningsnätet, säkerställa att av staden lika stor volym dagvatten kopplas bort från det kombinerade ledningsnätet. Detta gäller utöver åtgärdsnivån.

Dagvatten bör enligt SVOA så långt som möjligt ledas till Älvsjö-Mälartunneln. De anser att programmet bör föreslå en hållbar dagvattenhantering, en genomtänkt höjdsättning, planering av de ytor som riskerar att översvämmas, säkerställa att det finns tillräckligt med plats för dagvattenanläggningar och att plats reserveras.

SVOA upplyser om att det finns kapacitet i ledningsnätet för dricksvatten där föreslagen bebyggelse finns. De poängterar dock att det behöver ses över mer noggrant i detaljplaneskedena då det finns vissa lokala platser kan behöva dimensioneras om eller förnyas av andra orsaker i samband med exploatering.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Stadens dokument, Teknisk försörjning – Vattenförsörjning, spillvatten, Dagvatten, Dricksvatten

SVOA Avfall - Stockholm Vatten och Avfall

SVOA påpekar att avfallshantering ska utredas i tidigt skede av planprocessen enligt stadens Avfallsplan samt riktlinjer för nybyggnationer. Detta bör enligt dem ske utifrån ett områdesperspektiv och inte lämnas över som ett enskilt fastighetsägaransvar. De anser att angöring för hämtfordon bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen. Det gäller för såväl bostäder som för verksamheter.

SVOA upplyser om att de har en prioriteringsordning för insamlingssystem som säger att maskinella system alltid ska väljas först vid nybyggnation. Om utrymme inte har avsatts för maskinell avfallshantering i tidigare skeden bör möjligheten att avsätta utrymme inom programområdet ses över.

SVOA påpekar att ansvaret för insamling av hushållens förpackningsavfall övergår till kommunerna från och med 2024 och fastighetsnära insamling ska införas senast 2027. De menar att återvinningsstationerna fortsatt kommer behöva finnas kvar under lång tid framöver och i många fall även efter 2027. SVOA poängterar att det är viktigt att fastighetsägaren möjliggör omhändertagande av hushållens grovavfall och inte hänvisar de boende till kommunens återvinningscentraler för att lämna detta.

SVOA vill främja ökad återbruk och återvinning i staden genom att undersöka möjligheter för lokala och fastighetsnära platser för insamling av återbruksmaterial. De påtalar att mobila miljöstationer

och Pop-Up återbruk kan vara goda exempel på mötesplatser som ger rörelse och visar på hur återbruk och återvinning kan ske utan tillgång till bil. Pop-Up återbruk har enligt dem varit en framgångsrik verksamhet som lockade 1 900 besökare och samlade in 2,7 ton avfall, varav 1,5 ton gick till återbruk. En alternativ plats för Pop-Up återbruk behöver enligt dem undersökas, och en passande plats behöver ha tillräckligt bra bärighet, att kranbilen kan köra in och att platsen är tillräckligt stor. De påpekar att en mobil miljöstation under utveckling också kan använda samma plats i framtiden. SVOA förordar även att en mindre återbruksanläggning undersöks för att förbättra cirkulariteten och resurseffektiviteten i området. De ser positivt på att återbruk av byggmaterial vid rivning också utreds.

Dokument

SVOA hänvisar till Stockholms stads Miljöprogram och Avfallsplan.

I miljöprogrammet påpekar de att två mål är särskilt relevanta för programmet utveckling:

”Mål 1: Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040” och ”Mål 4: Ett resurssmart Stockholm”. I strävan efter att uppnå dessa mål förordar de att möjligheter till ökat återbruk och sortering av förpackningsavfall utreds i den fortsatta utvecklingen av programmet.

I Avfallsplanen för 2021-2024 finns följande text som SVOA anser vara aktuell för programmet: ”I takt med att stadens befolkning och nyttjande av stadens resurser växer förväntas även mängden avfall som ska tas om hand öka. Även om mängden avfall per person kommer minska bedöms befolkningsökning utgöra ett större tillskott under planperioden. Moderna system för avfallshantering, som sortering- och insamlingslösningar, kräver allt större utrymmen.” I Avfallsplanen finns även ett mål (nr 4) om att avfallshantering ska vara en självklar del i stadens fysiska planering. Detta bör enligt SVOA tas hänsyn till då arbetet med programmet fortskrider, framför allt kopplat till trafikplaneringen där det kan finnas behovskonflikter mellan stadens olika aktörer.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Stadens dokument, Teknisk försörjning – Avfallshantering.

SISAB

SISAB poängterar att servitut/väg till Ellen Fries gata 10 inte syns på kartan. De anser att SBK bör visa att gata till förskola

möjliggörs. De poängterar även att befintliga förskolor saknas i underlaget.

SISAB understryker att programförslaget innebär att den sista möjliga skolmarken för kommunal skola försvinner. De poängterar att det i förslaget ligger en ishall placerad på mark identifierad som möjlig skolmark. De anser att bostadshus planerad på befintlig skolfastighet (Fruängens skola) är inte lämpligt. Eftersom det försämrar möjligheten till kapacitetsökning i den enda kommunala skolan i området.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Skola och förskola.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen poängterar att det är viktigt att pågående projekt (nya ishallen) på IP inte motverkas i kommande program. Idrottsförvaltningen anser att den nya ishallen som ska uppföras på befintlig grusplan bör framgå i programmets underlag och illustrationer. De anser att idrottshall för skola bör läggas utanför dagens idrottsplats, och inte inom Mälarhöjdens IP som föreslaget i programmet. De anser att IP och dess servicefunktioner inte får skäras av en GC-väg utan bör hanteras som en sammanhängande enhet. De anser även att GC-stråk genom IP inte lämpar sig med tanke på den verksamhet som pågår, med mycket rörelse och spring, av bland annat barn, på platsen. Idrottsförvaltningen anser det är olämpligt med bostäder på eller nära inpå idrottsplan. De menar att befintliga idrottsytor behövs för utveckling av idrottsverksamhet när staden växer och ser även en svårighet med 3D-fastighet.

Idrottsförvaltningen anser att befintlig ishall i västra delen av IP behöver utvecklas och kan ses över inom program för Fruängen. De anser att parkering behöver utvecklas och effektiviseras till förmån för idrottsverksamheten på Mälarhöjdens IP. Idrottsförvaltningen ser att det långsiktiga behovet av tennis kvarstår i området och vill därför behålla tennishallen på platsen. Enligt idrottsförvaltningens behovsanalys för idrottsanläggningar för Hägersten-Älvsjö finns ett både kortsiktigt och långsiktigt behov av bland annat ytterligare konstgräsplaner.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mälarhöjdens IP.

Stockholms Stads parkerings AB

Stockholm Parkering noterar att befintlig infartsparkering vid Fruängen centrum planeras bort och att ingen ny infartsparkering tillkommer i närområdet. De erfar att den befintliga infartsparkeringen i Fruängen har god beläggning under vardagar då behovet för att arbetspendla är som störst, men att beläggningen är lägre på helger då behovet av arbetspendling inom staden och över kommungränserna är lägre.

Stockholms parkering anser att infartsparkering kan bidra till att avlasta trafiken och lindra de värsta bilköerna under rusningstid. Med anledning av ovan anser de därför att det vore önskvärt att närmare utreda möjligheten för en ny infartsparkering i närområdet.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering.

Övriga remissinstanser**Ellevio**

Ellevio bevakar en långsiktig förstärkning och utveckling av elnätet. De poängterar att det är viktigt att i tidigt skede planera för och avsätta mark för ledningar och elnätsstationer. Utvecklingen i centrum leder till stora behov av samverkan vid planering och förstärkning av elnätet. De vill möjliggöra kapacitet för laddning av eldrivna fordon.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Teknisk försörjning – El/Tele.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi påpekar att det inom programområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. De menar att det i och med programförslaget kan behövas omfattande ledningsomläggningar vilket kräver tidig information och planering.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Teknisk försörjning – El/Tele.

Stockholms Naturskyddsförening

Stockholms Naturskyddsförening (nedan föreningen) ger härmed sina synpunkter på aktuellt planprogram.

Sammanfattning:

- Leta i första hand upp ytor med redan på ianspråktagen mark

- Naturmarksytor med naturvärdesklass 2, högt naturvärde, är mycket olämpliga att bebygga
- Kollektivtrafikhärla lägen bör prioriteras
- Naturmiljöer runt förskolor och skolor är viktiga för utomhuspedagogik och orientering
- Värna grönskan runt husen och skapa ny grönska
- Skapa förutsättningar för bilpooler och cyklister¹⁵³

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Gator och trafik. Skola och förskola.

Föreningar och företag

Brännkyrka hembygdsförening

Brännkyrka hembygdsförening är kritiska till att syftet till planprogrammet inte redovisas. De önskar att kunna utläsa hur kopplingen till Huddinge ser ut. De anser att förtätningen inte bidrar med ökade stadskvaliteter eftersom infrastrukturen och servicen i hela Fruängen utvecklas. De saknar en analys av biltrafiken i området och hänvisar till E4/E20s kö stockningar samt Mickelsbergstrafiken. De anser att förbättrade offentliga miljöer och stadsmiljöer kräver att man ska kunna ta sig till dem med samtliga transportmedel. De tror inte att människor kommer att välja cykeln i framtiden. De befarar högre trafikflöden genom lokalgator till Älvsjö. De befarar att många bilburna besökare kommer att välja andra centrum för att handla pga trafik- och parkeringssituationen i förslaget. De vill se en redogörelse för hur området förväntas hantera biltrafiken för SOS och i krissituationer. De vill att fornminnena lyfts fram mer. De vill se fler funktioner inom hälsa, äldreboende, begravning och dylikt i förslaget. Föredrar den norra sträckningen av spårväg syd. De saknar en behovs-trafikanalys med ett långsiktigt perspektiv fram till 2050. De vill ha en övergripande redogörelse för hur centrum inklusive de kollektiva medlen kommer att fungera när spårvägen tillkommer och busstorget förflyttas. De är generellt negativa till att parkeringsplatser försvinner i hela programområdet och anser att det går emot att göra Fruängen till ett attraktivt förortscentrum. De anser att parkeringsplatserna är ett måste för att behålla kunder i centrumet. De vill ha 50 % bostadsrätter då de menar att det ger tryggare områden. De vill se fler äldreboenden. De vill att arbetsplatsernas inriktning preciseras i programmet. De påpekar att det behövs fler begravningsplatser i området.

¹⁵³ 217

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Boendeformer, Arbetsplatser. Kulturmiljö – Fornlämningar. Gator och trafik – Biltrafik, Gång- och cykeltrafik, Spårväg syd. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Teknisk försörjning – Räddningstjänst. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Kooperativa Bostadsförening (SKB) i kvarteret Filthatten & Städrocken

Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB) i kvarteret Filthatten & Städrocken opponerar sig mot planerna på förtätad bebyggelse i Fruängen. De motsätter sig förslaget av bebyggelse på grönområden som binder samman bostadsområden med parker och naturmark. De menar att förtätningen kommer att påverka hela området och göra det otryggt att ta sig till skolor och fritidsaktiviteter, och att förlusten av boendeparkeringar kommer att leda till ännu större parkeringsproblem. De hävdar att byggplanerna strider mot FN:s och Naturskyddsföreningens rapporter om att öka grönområdena för människors välbefinnande och för att Stockholm ska nå sina klimatmål.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Stadens dokument.

Miljöpartiets stadsdelsgrupp i Hägersten-Älvsjö-Skärholmen

Sammanfattningsvis anser Miljöpartiets stadsdelsgrupp att programmet är grundligt och ambitiöst. Med programförslaget följer en rad stödjande utredningar kring parkering, naturvärden och ekologi. Men det fattas också underlag för viktiga delar, vilket inte gör det möjligt att bedöma bärigheten i en del förslag enligt Miljöpartiets stadsdelsgrupp.

Miljöpartiet i stadsdelen Hägersten-Älvsjö-Skärholmen:

- anser att en kulturmiljöutredning för Fruängen måste tas fram så snart som möjligt och inte vara villkorat som del av detaljplaneskedet.
- avstyrker med skärpa förslaget att bygga i dalgången mellan Eva Bonniers gata och Hanna Paulis gata.
- vill se en överblick av hyresrätter i den nya bebyggelsen.
- menar att förslaget om 800 nya arbetsplatser måste vara bättre underbyggt som en hållbar möjlighet för att det ska vara en del av

detaljplanearbetet. Underlag för bedömning av realismen i förslaget saknas i programmet.

- menar också att förslag om ”levande bottenvåningar” på motsvarande sätt som för förslaget om nya arbetsplatser måste vara bättre underbyggt och inte bara vara en idé och förhoppning.

Underlag saknas i programmet.

- lämnar inga synpunkter på förslagen kring Spårväg Syd, flyttning av busstorg, förändrade gång- och cykelstråk, borttagna gångtunnlar och parkeringsplatser med mera, eftersom inga skarpa förslag finns att ta ställning till. Mycket av det som antyds kring trafikfrågorna har en positiv potential.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Lokaler i bottenvåningar, Boendeformer, Arbetsplatser. Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Gator och trafik. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Moderaterna i Brännkyrka

Moderaterna Brännkyrka/Älvsjö välkomnar ett helhetsgrepp kring Fruängen, men anser att planeringen avseende parkeringsplatser är ogenomtänkt och orealistisk. Den kraftiga förtätningen av bostäder står i kontrast till att nya bostäder inte skall byggas på gröna ytor och kilar i mogna och befintliga miljöer, utan i huvudsak på ny mark i form av gamla industritomter.

Moderaterna i Brännkyrka anser att det är svårt att hitta parkeringsplatser under en normal dag i eftermiddagsrusningen i Fruängen.

Moderaterna i Brännkyrka poängterar att Fruängen centrum är ett omtyckt centrum med en betydande kundkrets som reser med bil. Det är därför enligt dem nödvändigt att säkerställa att det tillförs minst lika många parkeringsplatser som tas bort för tillfälliga besökare. För handlarna i centrum är det viktigt att parkeringsmöjligheterna inte begränsas eftersom det kan leda till att kunder väljer andra köpcenter istället, vilket kan försämra närservicen.

Moderaterna i Brännkyrka anser att parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C kunde vara en lugn oas och förespråkar istället en ny park och nya gångstråk.

Om det ändå ska byggas här, bör det enligt dem bestå av låghus och anpassas till den befintliga 50-talsbebyggelsen. Det är också viktigt

enligt dem att vägen genom området endast används för nya bostäder och inte för leveranser och transporter till idrottsplatsen.

Moderaterna i Brännkyrka föreslår att området där OKQ8 och Vianor ligger idag utreds för annat utnyttjande.

Planerna på att bygga längs Mickelbergsvägen bör enligt Moderaterna i Brännkyrka begränsas för att inte skymma undan Långbro Park, som är en av Söderorts finaste och mest omtyckta parkmiljöer.

Moderaterna i Brännkyrka förespråkar dragning av spårväg längs det norra alternativet för att bevara befintlig byggnation och grönytor. De anser att detta alternativ ger kortare restid, mindre bullerstörning och binder samman Fruängens centrum med Mälarhöjdens IP och den planerade nya skolan. Vidare menar de att det norra alternativet ger större möjligheter för fortsatt bebyggelse och förbättrad förbindelse med Västertorp. Enligt Naturvärdesinventeringen är detta område med lägst skyddsvärde. Det finns också större möjlighet att etablera parkeringsytor i detta område enligt parkeringsutredningen.

Moderaterna i Brännkyrka uttrycker sin oro över den föreslagna bebyggelsen längs Mickelbergsvägen som hotar att ta bort den gröna allén som kantar vägen. De påpekar att detta står i kontrast till visionen om att grönskan ska vara stommen för kommande utveckling och att den bebyggnadspotential som ritats och beskrivits kommer att påverka områdets höga värden av när- och boendemiljö negativt.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Mickelbergsvägen östra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Entrén till Långbroparken, Vantörsvägen.

Niam

Niam äger och förvaltar fastigheter i Fruängen Centrum och ser positivt på den planerade utvecklingen av stadsdelen. De vill tillsammans med staden skapa fler bostäder, arbetsplatser och kommersiella lokaler i området och ser positivt på att fler aktörer är med och utvecklar stadsdelen. Med utbyggnaden av spårväg syd och tillkommande bostäder och arbetsplatser ser Niam möjligheten att öka utbudet av service, handel och samhällsfunktioner. De tror att till- och nybyggnad av dagens centrum kommer att skapa nya

kvalitativa stadsrum och stråk som ansamlas till omgivande bebyggelse och parker.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik anser att det är positivt med ett samlat program för utvecklingen av området, men många viktiga faktorer är fortfarande inte tillräckligt klarlagda. De förespråkar det nordliga alternativet för Spårväg Syd genom Fruängen och vill se en utveckling av Fruängens centrum som präglas av lokala förutsättningar och utvecklingsmöjligheter snarare än av en exploateringskalkyl. De vill också se en samordnad hantering av utvecklingsmöjligheterna i norra och västra Fruängen med hänsyn till befintlig bebyggelse och gröna miljövärden. Samfundet S:t Erik motsätter sig också flera av de föreslagna exploateringsytorna och föreslår att Spårväg Syd dras längs E4/E20 med en hållplats norr om Fruängens centrum.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Övrig förtätning

Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB (SBB)

SBB äger tomträtten till Barnfröken 1 genom dotterbolaget SBB Barnfröken 1 Fastighets AB. De ser positivt på utvecklingen av Fruängen och uppmuntrar tidiga diskussioner om hur Barnfröken 1 kan passas in i utvecklingen på ett ekonomiskt och praktiskt gångbart sätt.

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Medborgare

Sammanfattning av varje enskild medborgares inskickade synpunkt redovisas i löpande text under *Ämnesvisa synpunkter*. Hänvisning sker med hjälp av fotnot i den löpande texten. Nedan redovisas för varje medborgare under vilken rubrik synpunkten/synpunkterna har bemötts och därmed var stadsbyggnadskontorets ställningstagande kan utläsas.

Privatperson - 38

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning, Lokaler i bottenvåningar. Parker och grönområden.

Privatperson - 39

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Övriga frågor

Privatperson - 41

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C

Privatperson - 43

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 44

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Tillgänglighet. Bilparkering – Besöksparkering i centrum.

Privatperson - 45

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 46

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Privatperson - 48

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen.

Privatperson - 49

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning - Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 50

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 51

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 52

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatpersoner - 53

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatpersoner - 54

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning, Lokaler i bottenvåningar. Gator och trafik – Gång- och cykeltrafik. Bilparkering – Besöksparkering i centrum, Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra, Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 55

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utveckling. Arkitektur och gestaltning – Förtätning.

Privatpersoner - 56

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson – 57

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 58

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 60

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 61

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Stadens dokument. Parker och grönområden.

Privatperson - 63

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 64

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Skyfall och översvämning, Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – centrum södra.

Privatperson - 65

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Bilparkering – Besöksparkering i centrum, mobilitetshus. Geografisk uppdelning – Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen.

Privatperson - 66

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 67

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Arkitektur och gestaltning – Boendeformer. Geografisk uppdelning – Centrum södra. Övriga frågor – Förslag från medborgare.

Privatperson - 68

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 69

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 70

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 71

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 72

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 73

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 74

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Övrig förtätning.

Privatperson - 75

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Parkeringsanalys.

Privatperson - 76

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering. Geografisk uppdelning – Entrén till Långbroparken, Övrig förtätning.

Privatperson - 77

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering.

Privatperson - 78

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 79

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 80

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 81

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering.

Privatperson - 82

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 83

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – centrum norra.

Privatperson - 87

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatpersoner - 88

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik - Gång- och cykeltrafik, Kollektivtrafik. Skola och förskola.

Privatperson - 89

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatperson - 90

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 91

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering.

Privatperson - 92

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och förtätning – Lokaler i bottenvåningar. Gator och trafik – Biltrafik, Kollektivtrafik. Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra, Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen.

Privatperson - 93

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 94

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 95

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Mobilitetshus. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 96

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 99

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 100

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Mobilitetshus.

Privatperson - 101

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 102

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering.

Privatperson - 103

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 104

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 105

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 106

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 107

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatpersoner - 108

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 109

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kollektivtrafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning. Övriga frågor – Förslag från medborgare.

Privatperson - 111

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 112

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kollektivtrafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatpersoner - 113

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 114

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering.

Privatperson - 115

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Parkeringsanalys.

Privatperson - 116

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 117

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Bilparkering – Infartsparkering.

Privatperson - 118

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 119

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 120

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Lokaler i bottenvåningar. Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C. Övriga frågor – Förslag från medborgare.

Privatperson - 121

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 122

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kollektivtrafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 123

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 122. Kollektivtrafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 124

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kollektivtrafik – Spårväg syd. . Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 125

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 126

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering.

Privatperson - 127

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatperson - 128

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 130

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 132

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatpersoner - 133

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Stadens dokument. Arkitektur och gestaltning – Förtätning, Lokaler i bottenvåningar. Kulturmiljö. Parker och grönområden. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 134

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 136

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 138

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Bilparkering.

Privatpersoner - 140

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 133. Allmänt om förslaget och utvecklingen. Stadens dokument. Arkitektur och gestaltning – Förtätning, Lokaler i bottenvåningar. Kulturmiljö. Parker och grönområden. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 141

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 142

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 144

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Parker och grönområden. Bilparkering.

Privatperson - 145

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatpersoner - 147

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 152.

Privatperson - 148

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Bilparkering.

Privatperson - 149

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatpersoner - 150

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 151

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Mickelsbergsvägen östra.

Privatpersoner - 152

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 153

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Parker och grönområden. Gator och trafik – Kollektivtrafik. Bilparkering – Mobilitetshus. Teknisk försörjning - Avfallshantering. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Övrig förtätning.

Privatpersoner - 154

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 155

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Allmänt om förslaget och utvecklingen. Gator och trafik – Kollektivtrafik. Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 156

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 157

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatperson - 158

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 159

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 160

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 161

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 162

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 163

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 164

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 121. Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 165

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Oklart vad synpunkten är.

Privatperson - 166

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum, Parkeringsanalys. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 167

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Parkeringsanalys.

Privatperson - 168

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 169

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 49. Geografisk uppdelning - Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 173

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 174

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 175

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Kollektivtrafik. Bilparkering – Besöksparkering i centrum, Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 176

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Stadens dokument. Parker och grönområden. Gator och trafik – Gång- och cykeltrafik, Spårväg syd. Bilparkering – Boendeparkering på gata. Hälsa och säkerhet – Buller och vibrationer. Miljö- och klimataspekter - Luftkvalitet. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Vantörsvägen, Övrig förtätning.

Privatperson - 177

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 178

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Bilparkering. Hälsa och säkerhet – Buller och vibrationer. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet.

Privatperson - 180

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 181

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Lokaler i bottenvåningar. Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Geografisk uppdelning – Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 182

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 183

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Parker och grönområden. Gator och trafik – Spårväg syd. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatpersoner - 184

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Mälarhöjdens IP.

Privatperson - 185

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 186

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt, Parkeringsanalys. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 187

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Parkeringsanalys. Övriga frågor – Förslag från medborgare.

Privatperson - 188

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 189

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 190

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 191

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 192

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 193

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 194

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 195

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Parker och grönområden. Bilparkering – Parkeringsanalys. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 196

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. . Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 197

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 49. Geografisk uppdelning - Entrén till Långbroparken.

Privatperson - 198

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering.

Privatperson - 199

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd.

Privatperson - 200

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Arbetsplatser. Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 202

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Bilparkering.

Privatperson - 203

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Bilparkering – Infartsparkering, Infartsparkering.

Privatperson - 204

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Entrén till Långbroparken, Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen, Vantörsvägen.

Privatperson - 205

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatperson - 206

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Tillgänglighet. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Övrig förtätning.

Privatperson - 207

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Stadens dokument. Olägenheter för grannar. Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Entrén till Långbroparken

Privatperson - 208

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Besöksparkering i centrum. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 210

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen.

Privatperson - 212

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 213

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Se 121. Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 218

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Privatperson - 219

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om samrådet och planprocessen. Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 220

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata, Parkeringsanalys.

Privatperson - 221

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Bilparkering.

Privatpersoner - 224

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatpersoner - 225

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 227

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 228

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 229

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 230

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata, Parkeringsanalys.

Privatperson - 231

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 232

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 233

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 234

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 235

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 236

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 237

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning, Lokaler i bottenvåningar. Geografisk uppdelning - Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatpersoner - 238

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen Östra.

Privatperson - 239

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 240

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Gator och trafik – Kollektivtrafik, Spårväg syd. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Centrum norra, Mickelsbergsvägen östra, Mälarhöjdens IP.

Privatperson - 241

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 243

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Boendeformer. Geografisk uppdelning – Centrum norra, Mickelsbergsvägen östra, Övrig förtätning.

Privatperson - 244

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Mickelsbergsvägen östra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 245

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 246

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Parkeringsanalys.

Privatperson - 247

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 248

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning.

Privatperson - 249

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra, Övrig förtätning.

Privatpersoner - 250

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 251

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på gata.

Privatpersoner - 252

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Centrum norra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 253

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Övrig förtätning.

Privatperson - 254

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 255

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och

utvecklingen. Bilparkering – Mobilitetshus. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Mälarhöjdens IP.

Privatperson - 256

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden.

Privatperson - 257

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Bilparkering.

Privatperson - 259

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Bilparkering. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 260

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Kulturmiljö – Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Parker och grönområden. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 261

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Parker och grönområden. Bilparkering.

Privatperson - 262

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Infartsparkering. Geografisk uppdelning – Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 263

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Lokaler i bottenvåningar. Bilparkering – Parkeringsanalys. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C, Korsningen Vantörsvägen/ Mickelsbergsvägen, Övrig förtätning.

Privatperson - 264

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 265

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Centrum södra, Parkstråket mellan Mälarhöjdens IP och Fruängen C.

Privatperson - 266

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Gator och trafik – Spårväg syd. Geografisk uppdelning – Centrum norra.

Privatperson - 268

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Bilparkering – Boendeparkering på tomträtt. Geografisk uppdelning – Mickelsbergsvägen östra.

Privatperson - 269

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Arkitektur och gestaltning – Förtätning. Bilparkering – Besöksparkering centrum. Tekniska försörjning - Skyfall och översvämning. Geografisk uppdelning – Centrum södra.

Privatperson - 270

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Allmänt om förslaget och utvecklingen. Teknisk försörjning – Avfallshantering. Miljö- och klimataspekter – Luftkvalitet. Skola och förskola. Geografisk uppdelning – Vantörsvägen.

Privatperson - 271

Se synpunkter och kommentarer under tematisk sammanfattning av inkomna yttranden under rubrikerna: Geografisk uppdelning – Mälarhöjdens IP.

Karin Stenqvist
Planchef

Anja Linna
Stadsplanerare