

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheten Farsta 2:1 m.fl., område vid Lingvägen (Samsö) i stadsdelarna Farsta och Hökarängen, Dp 2011-16053

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits	2
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur och gestaltning.....	6
Kulturmiljö	8
Olägenheter för grannar	9
Parker och natur	10
Gator och trafik	14
Teknisk försörjning.....	21
Hälsa och säkerhet	24
Miljö- och klimataspekter	27
Barnkonsekvenser	28
Övriga frågor	29
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	30
Föreslagna förändringar.....	32
Inkomna synpunkter	32
Statliga och regionala myndigheter och förbund	33
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	38
Övriga remissinstanser	48
Sakägare enligt fastighetsförteckning	52
Övriga, ej sakägare	86

Sammanfattning

Planförslagets syfte är att möjliggöra en förlängning av Lingvägen från Hökarängen till Farstavägen i Farsta, tre flerbostadshus, utbyggnad av Kvickenstorpsskolan och en ny fristående förskola.

Detaljplanen var på samråd mellan 2020-08-25 och 2020-10-05.

Under samrådet inkom 19 yttranden från remissinstanser. Från närboende och andra privatpersoner inkom totalt 184 yttranden från 334 personer. Av dessa utgjordes tre av namnlistor. Därtill har en bostadsrättsförening och två ägare av hyresfastigheter yttrat sig.

Stadsbyggnadskontoret

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

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, dagvattenhantering och värdefull natur. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att Lingvägen inte blir en genomfartsgata och att ett naturområde som uppskattas för rekreation inte tas i anspråk.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer bland annat följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: buller, förskolegårdens utbredning, värdefulla träd, gestaltungsbestämmelser och konsekvenser för barn.

Kontorets sammanfattande bedömning är flertalet synpunkter som inkommit från remissinstanser kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet, men att synpunkter från närboende och sakägares till stor del inte kan tillgodoses.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att stärka kopplingen mellan Farsta och Hökarängen genom att möjliggöra en förlängning av Lingvägen. Syftet är också att möjliggöra en utbyggnad av Kvickenstorpsskolan, en ny fristående förskola samt tre nya flerbostadshus. Vidare syfte med detaljplanen är att reglera bebyggelsens utformning och placering för att anpassa den till platsens ekologiska värden, skydda den mot störningar liksom att den ska bidra till att stärka Lingvägens kvalitéer som sammankopplande gata.

Planen ger en gatuträckning som gör att Lingvägen, som idag är en återvändsgata, förlängs till Farstavägen. Den nya genomfartsgatan länkar samman delar av vägnätet och skapar alternativa körvägar, vilket gör vägnätet mindre sårbart och ökar orienterbarheten. Samtidigt kan en befintlig gång- och cykelväg i samma sträckning uppgraderas till bättre standard. Planen kan ge omkring 160 nya bostäder i en hustyp anpassad till det ekologiska spridningssamband som korsar planområdet, en skola som fullt utbyggd rymmer 1100 grundskoleelever samt en fristående förskola med sex till åtta avdelningar, varav två till fyra är en utökning av dagens antal.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 25 augusti 2020 till 5 oktober 2020. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Information om samrådet skickades även ut till närboende i form av ett vykort. Samrådsförslaget visades i

Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, på Farsta bibliotek, Farstagången 8, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Farsta Sköndal tisdag 25 augusti 2020. Inget samrådsmöte hölls på grund av coronapandemin.

Under samrådet inkom 19 yttranden från remissinstanser. Från närboende och andra privatpersoner inkom totalt 184 yttranden från 334 personer. Av dessa utgjordes tre av namnlistor. Därtill har en bostadsrättsförening och två ägare av hyresfastigheter yttrat sig.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Ett flertal boende anser att projektet präglas av en avsaknad av dialog och delaktighet som går emot Stockholms stads egna riktlinjer, och att det inte har skett någon medborgardialog inom ramen för det aktuella förslaget. Boende upplyser om att enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten bara är några exempel på hur staden kan säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi.

Boende anser att samrådsprocessen har varit bristfällig, där många äldre inte har haft samma möjlighet att ta till sig information via Internet. Vidare upplyser boende om att synskadade personer inte har fått möjlighet att påverka eftersom stadsbyggnadskontorets hemsida inte är tillgänglighetsanpassad. Boende anser även att det var svårt att hitta underlag och information om var synpunkter skulle skickas, och upplyser därtill att informationen om samrådsfristen som kungjordes i tidningen "Mitt i" var felaktig då det enligt boende framgick att sista dagen för att komma in med synpunkter var den 15 juni 2020. Boende upplyser att det enligt PBL ska framgå av kungörelsen hur lång samrådstiden är.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Information om telefonnummer att ringa för att få mer information, ställa frågor och lämna synpunkter har tydligt kommunicerats. Till detta nummer har till exempel äldre personer utan tillgång till eller kunskap in internet kunnat ringa. Även om ingen medborgardialog innan en planprocess skett eller ett fysiskt samrådsmöte har kunnat hållas är ett plansamråd också en form av dialog med boende där möjlighet till påverkan finns.

Information om samrådet med tydlig hänvisning till var mer information fanns att hämta annonserades i lokaltidningen "Mitt i" samma dag som samrådet startade. Där fanns även information om hur länge samrådstiden varade. Att sista datum för lämnande av synpunkter var felaktigt angivet är beklagligt. Samma information som fanns i tidningen skickades även hem till de närmast boende via direktutskick till deras brevlådor där rätt sista datum för lämnande av synpunkter framgick. Totalt fick cirka 680 hushåll direktutskicket. Kontoret bedömer att kungörelse om samråd enligt PBL har uppfyllts.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka under förutsättning att deras synpunkter gällande miljö kvalitetsnormer för vatten och buller beaktas, se nedan.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, uppger om att planområdet enligt den regionala utvecklingsplanen ligger inom ett område som är utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge/primärt bebyggelse läge där bland annat en hög täthet med hänseende till det goda läget för kollektivtrafik förordas.

Farsta stadsdelsförvaltning är överlag positiv till förslaget, trots stora ingrepp i naturmark. Förvaltningen anser att förlängningen av Lingvägen kopplar ihop Farsta och Hökarängen på ett bra sätt. Farsta behöver fler bostäder och att upplåtelseformen bostadsrätt bidrar till en jämnare fördelning av upplåtelse typer i Farsta och Hökarängen. En utbyggd skola ger, tillsammans med den nya förskolan, attraktivitet till ett idag ganska ensligt område. Även skolan stärker kopplingen mellan Hökarängen och Farsta. Förvaltningen ser möjligheter och är intresserad av att samnyttja lokaler för fritidsverksamhet, exempelvis i skolans idrottshall. Även om den nya förskolan innebär en överkapacitet av platser är ändå en stor förskola det mesta effektiva gällande resurser, ekonomi, bemanning med mera. Det ger också möjlighet att avveckla äldre, sämre anpassade verksamheter. En stor friliggande förskola med stor gård är attraktiv och kan även locka föräldrar och barn att leka på gården när förskolan är stängd.

Skolfastigheter i Stockholm AB, SISAB, meddelar att det finns framtida behov av fler platser i förskola och skola och att det därför är positivt att detaljplanen möjliggör utbyggnad.

Utbildningsförvaltningen meddelar att utbyggnaden av Kvickenstorpsskolan ingår som en del av att försörja de tillkommande bostäderna som programmet för Tyngdpunkt Farsta omfattar. Förvaltningen har varit delaktig i planprocessen och

konstaterar att de behov som finns för skolans utbyggnad är tillgodosedda i planförslaget.

Majoriteten av boende anser att planförslaget behöver omarbetas utan en genomfartsmöjlighet på Lingvägen, alternativt att planförslaget läggs ner helt. Några boende anser att staden bör bevara gröna korridorer och skogbeklädda ytor och framför att det redan har byggts många nya bebyggelser i närområdet. Vidare anser boende att planförslaget främjar en större mängd biltrafik som skulle kunna bidra till att skapa en otrygg och ohälsosam miljö för barn och ungdomar, och att planförslaget motarbetar att skapa en klimatsmart, hälsosam, hållbar och innovativ stad.

Andra boende är positiva till utvecklingen av Hökarängen, att det föreslås ny bebyggelse i ett kollektivtrafikhärläge och har förståelse för behovet av att bygga fler bostäder och en utbyggnad av Kvickentorpsskolan, men tror inte att en förlängning av Lingvägen fram till Farstavägen gynnar området.

Ett flertal boende undrar vad planen är för Hökarängen, och menar att det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan". Boende menar att det är anmärkningsvärt att Stockholms stad har underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget, t.ex. varför Hökarängen ska byggas ihop med Farsta? Boende i Hökarängen upplever att det på senare år har skett en hel del förändringar i stadsdelen där grönytor fått stryka på foten p.g.a. en enorm exploatering. Boende anser inte att problemet är att staden växer, utan hur den gör det.

En boende undrar varför det föreslås nya skolor och förskolor i Farsta när både Hästhagsskolan och Kvickenstorp i princip står tomma, och en annan boende upplyser om att förskolorna i Farsta har svårt att få in önskat barnantal i verksamheterna eftersom det inte finns tillräckligt med barn i kö, vilket leder till att vissa riskerar att stängas ner.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsdelsförvaltningens önskemål om samnyttjande av lokaler har noterats och framförts till SISAB.

Lingvägen som genomfartsväg behövs inför framtiden när mer kommer att byggas i Farsta och Hökarängen – fler avlastande gator kommer att behövas för att inte belasta de som redan finns för mycket. Att skapa en tätare väv av gator är i linje med översiktsplanens strategier för en sammankopplad och växande stad, där avsikten är att bidra till en jämnare fördelning av trafikflöden, skapa trygga kopplingar och möjliggöra förtätning med fler bostäder i strategiska lägen. Förlängningen gynnar inte enbart privatbilism utan även nyttotransporter som varuleveranser, utryckningsfordon och färdtjänst. Ingen busstrafikering på

Lingvägen planeras i nuläget, men förlängningen gör det möjligt att låta buss gå där i framtiden. Lingvägen planerades från början som en huvudgata mellan Örbyleden och Farstavägen, vilket var en förutsättning när befintlig bebyggelse norr om planområdet planlades.

Kontoret är medvetet om att en ökad trafik på Lingvägen påverkar närområdet, men bedömer att de cirka 5000 fordon som förväntas passera per dag är jämförbart med likande gator i Hökarängen och Farsta vilket bedöms vara förenligt med en god boendemiljö.

Säkerhetshöjande åtgärder planeras på Lingvägen för att motverka den minskning av trafiksäkerhet som ett ökat trafikflöde innebär.

Bebyggelse intill fastigheten Samsö 1 har bland annat tagits upp i arbetet med programmet för Tyngdpunkt Farsta, där synpunkter på bebyggelse på ett flertal platser runt Farsta inhämtades. Till grund för planeringen i Hökarängen ligger strategierna i Stockholms stads översiktsplan.

Kontoret bedömer att tillräckliga grönytor för rekreation kommer att finnas kvar även efter detaljplanens genomförande. Gröna korridorer och skogbeklädda ytor kommer att finnas kvar.

Utbildningsförvaltningen har beräknat att fler skolplatser kommer att behövas när allt fler bostäder byggs i Farsta och invånarantalet ökar. I den långsiktiga prognosen behövs en utbyggnad av Kvickenstorpsskolan. Både Hästhagsskolan och Kvickenstorpsskolan kommer att fyllas med elever efter renoveringar. Detsamma gäller antalet förskoleplatser i området, behovet kommer att öka i framtiden och därför att det redan nu bra att planera för fler och utbyggda förskolor.

Arkitektur och gestaltning

Farsta stadsdelsförvaltning bedömer det som fördelaktigt att punkthus valts som byggnadstyp vilket är mest gynnsamt för spridningssambanden för barrskogsfåglar. Att bostadsgårdar till största delen främst hamnar på taken till de låga byggnadsdelarna anser förvaltningen begränsar utformningen av och innehållet i utemiljön. Även om det inte regleras i detaljplan ser förvaltningen det som positivt om bra odlingsmöjligheter kan ordnas på bostadsgårdarna.

Skönhetsrådet anser att gestaltningen av den utbyggda skolan och den nya förskolan måste bearbetas. Mest problematiskt anser rådet att gestaltningen av de tre bostadshusen är. För det första följer placeringen av punkthus i avsett läge inte den bebyggelsestruktur som finns i Farsta med högre hus närmare centrum och lägre längre bort. För det andra har Skönhetsrådet ingen erinran mot typologin i

sig då punkthus finns på flera platser i Farsta men anser att de är för höga och för djupa vilket gör dem oproportionerliga. Genom det kommer de inte att fungera väl i Farstas bebyggelsestruktur eller som tillägg på den valda platsen. Utifrån skälet till den valda byggnadstypen, att bevara de ekologiska sambanden, bör bostadshusen placeras och utformas så att de inte innebär ett så djupt intrång i naturmarken att sambanden till intilliggande grönstråk, viktiga för exempelvis småfåglar, påverkas negativt. Skönhetsrådet vill därmed se en omarbetning av bostadshusen så att de går från att vara storskaliga och något yxiga till att bli smäckrare och med lägre höjd, vilket skulle göra att de uppfattas som positiva tillägg i området.

Utbildningsförvaltningen är positiv till att den nya skolbyggnadens gestaltning inte regleras detaljerat med planbestämmelser, vilket för dem innebär en större frihet vid byggnation som ger ökade möjligheter till flexibilitet och kostnadseffektivitet.

Flera boende har lämnat synpunkter på byggnadernas skala och gestaltning vilket sammanfattas i följande punkter:

- Det bör motiveras varför bebyggelsen utformas med tre 10-11 våningar höga byggnader, till skillnad från tidigare samrådsförslag som innehöll sju byggnader i fyra våningar.
- Byggnaderna bör vara lägre och inte dominera över parken.
- Byggnaderna kan bli högre för att spara yta.
- Placera istället radhus och annan lägre bebyggelse på detta avstånd från tunnelbanan.
- Samla istället punkthusen intill varandra i Farsta och inte utspritt.
- Fler höghus gör inte stadsdelar mer moderna och kompletta och skapar inte blandad stadsbebyggelse.
- Förskjutna gavlar och inga synliga elementskarvar hjälper inte husens utseende.
- Byggnaderna liknar miljonprogramshus.
- Det är inte attraktivt med garage i gatunivå eftersom det inte ger känslan av ett offentligt rum och inte erbjuder något för den förbipasserande.

Boende undrar på vilket sätt staden menar att Lingvägen, i och med förslaget, blir en mer stadsmässig gata, samt vad stadsmässighet betyder i ett sammanhang som präglas av fristående punkthus utan verksamheter i bottenvåningarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att tillräckliga gårdsfunktioner för de boende kommer att finnas på de gårdsytor som skapas genom förslaget. Exakt utformning och innehåll i gårdsmiljön regleras inte av detaljplanen.

Gestaltungsprinciper för skolan och förskolan kommer att tas fram till plangranskningen för att få dessa byggnader läsas ihop som en helhet trots att alla delar inte kommit till i samma tid. Vad gäller bostadshusens typologi är kontoret medvetet om att det inte följer den gängse strukturen med högre hus närmare centrum och lägre längre bort. Kontoret gör här ett medvetet undantag till följd av de ekologiska spridningssamband som genomkorsar planområdet och som gynnas av den valda typologin. Dess höjd motiveras av att få till en ansenlig mängd bostäder om marken ändå ska tas i anspråk av bebyggelse. Höjden, liksom typologin, är likvärdig befintliga punkthus som återfinns längre norrut på Lingvägen. Gällande intrånget i naturmark gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att de ekologiska funktionerna visserligen kommer att minska något, men till stor del finnas kvar, både vad gäller den ekologiska spridningen och de lokala naturvärdena.

Fördelarna med aktuellt planförslag, jämfört med det förra är att de ekologiska spridningsfunktionerna bättre kan bevaras och att Lingvägen ges möjlighet att förbindas med Farstavägen, vilket i sin tur ger en mer sammankopplad stad där återvändsgator undviks. Antal bostadshus som nu föreslås, tre jämfört med tidigare sju, utgör en bättre anpassning och ett mindre inanspråktagande av markyta. Det är inte aktuellt att planera för radhus eller villor i detta läge – marken behöver användas effektivare än så och fler bostäder få plats på samma yta. Att placera högre flerfamiljshus på platsen gör att en s.k. blandad stadsbebyggelse vad gäller byggnadstypologier skapas, då de högre husen kompletterar de lägre som finns i närheten.

Kontoret bedömer att bostadshusen är möjliga att utforma moderna och inte enligt miljonprogrammets arkitektur. Samtidigt är arkitektur något objektivt; vad som påminner om miljonprogrammet för någon gör det inte för någon annan.

Ambitionen är att bostadshusens fasad mot gatan inte enbart ska utgöras av garagefasader utan även ha inslag av bostadsentréer, fönster till cykelrum och till minst en verksamhetslokal. Mittemot bostadshusen kommer en skola att finnas med fönster in till dess verksamhet.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet bedömer att föreslagen detaljplan i stort kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt och har i huvudsak ingen erinran mot föreslagen placering av den nya bebyggelsen och vägen. Enheten anser att plankartan ska reglera höjden på den tillkommande mindre byggnadsdel som är tänkt ska binda samman den befintliga skolbyggnaden med den nya så att denna är lägre än de övriga för att den ursprungliga

byggnadskroppen fortsatt ska vara avläsbar.

Stadsutvecklingsenheten anser det vara positivt att en stor del av den sparade naturmarken i mitten av skolområdet lämnas orörd så att den fortsättningsvis kan fungera som ett karaktärsskapande inslag i miljön och en skyddande barriär mot enfamiljshusen.

Stadsbild

En boende tycker att de föreslagna höghusen inte är anpassade till den omkringliggande äldre miljön och anser att, enligt boende, den 65-åriga förortsmiljön bör bestå som den är tänkt att vara.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret instämmer i kulturförvaltningens bedömning att den befintliga skolbyggnaden ska vara fortsatt avläsbar genom att den sammanbindande byggnadsdelen görs lägre. Plankartan ändras så att den mindre byggnadskroppens högsta tillåtna höjd sänks.

Stockholm växer och kommer att växa. I och med det kommer även äldre förortsmiljöer att förändras, men kontoret bedömer att förslaget tar rimlig hänsyn till kulturmiljön på platsen.

Olägenheter för grannar

Boende befärar att ny bebyggelse om tio våningar kommer att påverka ljusförhållanden negativt för skolan och för boende samt deras uteplatser längs Kvickensvägen, och eventuellt

Lesjöforsgränd. Enligt boende framgår det inte av solstudien hur Lesjöforsgränd påverkas. Boende upplyser om att framtagna sol- och skuggstudie endast visar vår- och höstdagjämning och menar att solförutsättningar skulle försämrats avsevärt under sommar och sensommarperioden, vilket även kan få ett minskat marknadsvärde till följd för boende på Kvickensvägen, samt att skolan och förskolan får en sämre utemiljö.

Boende befärar att den nya kopplingen kommer ge negativa konsekvenser för boendemiljön både i bostaden och på balkongen, samt försämrad livskvalité. Boende befärar att buller från trafiken kommer att ge sämre sömn, otrygghet och en dålig levnadsmiljö för boende i området.

Boende anser att planförslaget, i och med den föreslagna vägen, bortser från att det bor många äldre personer med funktionshinder samt synskadade i Hökarängen då dessa människor, enligt boende, ofta använder den nuvarande gångvägen för att slippa biltrafik och buller när de utför sina ärenden i Farsta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De höga husen kommer att ge skugga på skolgården och på befintliga hus på Kvickensvägen, eventuellt även på Lesjöforsgränd, men inte mycket mer än vad skolan redan ger. Solstudien visar situationen vid vår- och höstdagjämningarna; under sommaren är

förhållandena bättre då solen står högre på himlen och skuggorna är kortare.

Kontoret är medvetet om att bullernivåerna kommer att öka för de befintliga bostäderna längs Lingvägen. Ambitionen i fortsatt planarbete är att djupare utreda detta samt att bättre beskriva konsekvenserna till planens granskningsskede.

Den idag fristående gång- och cykelvägen mellan Hökarängen och Farsta kommer att ersättas med en gång- och cykelbana med bättre standard och med en bredd som tillåter att gångtrafiken separeras från cykeltrafiken vilket bedöms vara bättre för personer med funktionshinder. De kommer inte slippa trafik och buller, men gång- och cykelbanan planeras att vara tydligt separerad från körbanan.

Parker och natur

Länsstyrelsen har som rådgivande synpunkt att träd som enligt Naturvårdsverkets definition bedöms som särskilt skyddsvärda är ovanliga och bör bevaras samt att detaljplanen bör anpassas så att så många av dessa som möjligt kan sparas. Även efterträdare till dessa träd bör sparas. Träd som inte är möjliga att spara bör efter avverkning läggas i faunadepå i närheten. Planens utformning bör vidare anpassas så att spridningssambanden bevaras eller stärks, alternativt bör åtgärder utföras som bidrar till detta. Länsstyrelsen påpekar att planbeskrivningen bör kompletteras med information om, och i sådana fall hur, allén som finns på skolgården och som omfattas av generellt biotopskydd kommer att påverkas vid planens genomförande.

Farsta stadsdelsnämnd anser att åtgärder för att skydda träd som står inom åtta meter från fastighetsgränsen till bostadshuset behövs då det antas att schakt krävs vid byggnation. Risk finns annars för att träden dör. Gång- och cykelvägen som leder från Kvickensvägens vändplats ser ut att försvinna i med förskolegårdens utbredning. Förvaltningen anser att sträckan måste ersättas. Det går att tolka planen som att den befintliga parkmarken i planområdets sydligaste del kommer att användas för dagvattenhantering, men förvaltningen anser att det är otydligt redovisat. Förvaltningen önskar en redovisning om förhållandet mellan gatan och befintlig parkmark och vilka eventuella åtgärder som planeras på parkmarken utanför detaljplanen. Förvaltningen anser att ianspråktagandet av den naturmark med träd i planområdets sydöstra del liksom den del av det väl använda rekreatiomsområdet med många skyddsvärda gamla träd ska grönkompenseras. Som grönkompensation föreslås nyplantering av ekar, tallar och andra arter som gynnar den biologiska mångfalden i området.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att stora delar av planområdet ligger inom stadens gröna infrastruktur och att planen

bedöms leda till en viss ökning av barriäreffekt gällande spridning i nordöstlig riktning för eklevande insekter, men att den sammantagna effekten på de övergripande spridningsmönstren är begränsad. Även om det påverkade ädellövsområdet minskar i yta och delas upp i två, bedöms det genom sin närhet till andra områden fortfarande som funktionellt inom spridningsnätverket. Förskolans placering minskar bredden på det parkstråk som sträcker sig mot Skönstaholmsfältet. Den påverkar i sig inte ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter, barrskogsfåglar eller groddjur men minskar ett av få sammanhållna grönstråk som långsiktigt kan utvecklas till robusta livsmiljöer och spridningsvägar för flera artgrupper liksom för rekreativa kvaliteter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar till Stockholms byggnadsordning (2020-04-09) som bland annat säger att åtkomst till parker och grönområden ska förbättras liksom dessa ska utvecklas för rekreativa ändamål inom bebyggelsestrukturen respektive för framtida klimatutmaningar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar även till en av miljöförvaltningen utförd syntesanalys (2018). I analysen rekommenderas att fortsättningsvis värna och förstärka spridningsfunktionalitet mellan områdena. Den främsta åtgärden för att säkerställa den ekologiska spridningsfunktionen är att värna befintliga skogsområden inom och i anslutning till den bebyggda miljön och längs tunnelbanespåret. För att stärka de försvagade delarna kan träd planteras på vad som idag är öppna områden, exempelvis där förskolan föreslås placeras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att stadsbyggnadskontoret inte har visat på någon strategi för hur viktiga ekologiska spridningszoner som programmet för Tyngdpunkt Farsta redogör om ska beaktas, främjas och stärkas på lång sikt. Av den anledningen anser nämnden att förskolans placering bör revideras och eventuellt uteslutas.

Trafikkontoret framför att det är viktigt att vid genomförandet arbeta med förstärkande åtgärder för den biologiska mångfalden på kvartersmark och allmän platsmark då planen påverkar höga naturvärden och spridningssamband. Kontoret framför att någon slags åtgärd behövs för att exploateringen inte ska påverka groddjur. Grönremsor inom mark planlagd som gata ska utformas så att de är lättskötta samt bidrar till dagvattenhantering, ett bra lokalklimat, minskad effekt av skyfall och stärkning av biologisk mångfald.

Trafikkontoret framför att natur utanför kvartersmark inte får påverkas av exploateringen. Etableringar ska göras på redan hårdgjorda ytor. Åtgärder för att stärka biologisk mångfald kan utökas och omfatta även mark utanför detaljplanen men får inte ersätta åtgärder inom planen. Vidare önskar trafikkontoret att en yta med naturmark som angränsar till planområdet och som idag inte är planlagd ska planläggas som park. Anledningen är att det inte går

att göra parkinvesteringar på mark som inte är planlagd. I och med kommande exploatering både inom och i närheten av planområdet ökar behovet av park samtidigt som slitage ökar på alla natur- och parkytor.

Boende befarar att ett viktigt grönt och bilfritt parksamband mellan Farsta, Hökarängen och Sköndal bryts. Boende anser att det är oacceptabelt att bygga på en fint natur- och strövområde som förbinder Farsta med Hökarängen, och framför att det är mycket viktigt att dessa rekreationsområden bevaras och att befintliga promenadvägar och grönområden behöver vara kvar. Boende upplyser om att stora delar av Samsöskogen redan har byggts bort, och att skogen är en av de gröna lungor som idag fyller ett mycket stort värde för barnen rekreativt. Boende anser att nybyggnationen av bostäderna är på bekostnad av naturen och miljön och att marken som rör detta projekt anses särskilt värdefull. Några boende föreslår att det i stället byggs en grön bro/ekodukt över Nynäsvägen och att parksambandet mot målpunkter såsom Farstaängen respektive Starrmyrans parklek och Hökarängsbadet/Sköndal ska stärkas.

Boende befarar att belastningen på befintliga offentliga rum kommer att öka och att det vore önskvärt att höja kvaliteten i angränsande parkrum i syfte att rusta dessa för utökad användning.

Boende anser att det är positivt med förtätning, men att många delar av Farsta och Hökarängen har börjat inkräkta på värdefull naturmiljö. Boende anser att förslaget skulle tjäna på en nedtrappning av exploaterings storlek. Ett flertal boende befarar att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om Samsöskogen byggs bort, och anser att utbyggnaden inte tar tillräcklig hänsyn till naturen och att det behöver redovisas hur det kompenseras. Boende nämner bl.a. att en utrotningshotad fjäril i naturskyddsområdet som kallas Fjärilsparken kan utrotas om Lingvägen byggs ut, och att planförslaget kapar av en länk mellan grönområdena som gör att det kan bli ännu svårare för rådjuren att ta sig till de olika grönområdena. Boende anser att det vore negativt för närmiljön och klimatet att bygga bort Samsöskogen där viktiga naturvärden går förlorade, och undrar hur ska denna aspekt kompenseras och hanteras i planen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Länsstyrelsens synpunkter om skyddsvärda träd ska beaktas i fortsatt arbete med detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att tillräcklig spridningsfunktionalitet bevaras med planens utformning. Så kallad grönkompensation kommer därtill att ske, förslagsvis genom nyplantering av träd på annan plats. Länsstyrelsens synpunkt om hantering av träd som avverkas har noterats och framförts till ansvarig förvaltning. Planbeskrivningen

kommer att förSES med information om, och i sådana fall hur, allén på skolgården påverkas vid planens genomförande.

I fortsatt planarbete ska noggrannare undersökas vilka träd på allmän plats som kommer att beröras av eventuell schaktning på kvartersmark. Gång- och cykelvägen som ansluter Kvickensvägens vändplan kommer inte att försvinna, men planeras att förläggas i ett justerat läge. Fortsatt goda flöden för gång och cykel kommer att säkerställas.

Stadsdelsförvaltningens önskemål om tydligare redovisning av hur dagvattenhantering ska ske i planområdets sydliga del, förhållandet mellan gata och befintlig park samt om åtgärder planeras på parkmark utanför detaljplanen ska beaktas i fortsatt planarbete.

Kontoret bedömer att placeringen av förskolan är lämplig då den hamnar i ett sammanhang med Kvickenstorpsskolan liksom att park- och naturmark kommer att finnas kvar i närområdet. För rekreativa ändamål kommer förskolans gård att kunna användas av allmänheten de tider då förskolans verksamhet är stängd.

Utförd naturvärdesinventering har inte hittat någon förekomst att groddjur inom planområdet, varför inga särskilda åtgärder för dessa planeras. Stadsbyggnadskontoret bedömer att mark i anslutning till planområdet och som inte är planlagd idag inte i nuläget ska planläggas. Utredning om hur detta område kan utvecklas ska påbörjas varför bedömningen är att inte ta med det i aktuell detaljplan. Trafikkontorets övriga synpunkter har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för utformning av allmän plats inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att parksambandet mellan Farsta, Hökarängen och Sköndal kommer att finnas kvar efter planens genomförande, trots att en bilväg anläggs. Parkarealen minskas något i och med bostäderna och förskolans placeringar, men en betydande andel behålls. Kontorets bedömning är att barn även fortsättningsvis kommer att kunna använda skogsområdet mellan Kvickenstorpsskolan och tunnelbanespåret. För barns rekreation finns också lekpark, parklek och Dagens grönområde i närheten.

Utförd spridningsanalys visar att de ekologiska spridningssambanden påverkas något i negativ riktning. Kontoret gör ändå bedömningen att påverkan inte är i sådan omfattning att det är motiverat att förändra planförslaget i någon större utsträckning.

Synpunkter angående ekodukt över Nynäsvägen och att höja kvaliteten i angränsande parker för att möta en ökad användning har noterats och ska beaktas i fortsatt arbete.

Gator och trafik

Allmänt

Farsta stadsdelsförvaltning ser positivt på Lingvägens förlängning då denna ger två kopplingar mellan Hökarängen och Farsta vilket ökar flexibiliteten och minskar trycket på Pepparvägen. Boende på Kwickensvägen slipper dessutom lastbilar med leveranser till skolan. Förvaltningen önskar att vägbankar ska rymmas inom gatumark.

Trafikkontoret är positivt till att Lingvägens förlängning kopplar ihop Örbyleden och Farstavägen, vilket bidrar till att göra huvudgatanätet i stadsdelen mer permeabelt och stärker kopplingen mellan Hökarängen och Farstas södra delar. Lingvägen kommer att avlasta Pepparvägen som i nuläget ensam utgör denna funktion för motorfordonstrafiken. Förlängningen är en välkommen förtätning av gatustrukturen i området och positivt för tryggheten och orienterbarheten i stadsdelen.

Trafikkontoret meddelar att det faktum att den nya vägen förläggs direkt invid skolan går emot den grundläggande principen i stadens plan för säkra skolvägar om att skolor inte bör placeras vid huvudgator utan vid lokalgator. Skolans placering bidrar till en inbyggd konflikt mellan krav på trafiksäker miljö och huvudgatans anspråk på rörlighet. Därför är det viktigt att vägens och skolans funktioner hålls isär och att skolgårdsytorna hålls avskärmade från trafiken på Lingvägen. Gång- och cykelpassagen över Lingvägen behöver en väl avvägd utformning. Trafikkontoret anser att den nya vägen förbättrar skolans trafikförutsättningar då det blir lättare att nå den för fotgängare och cyklister. Angöring med bil och leveranser till skolan kommer att kunna ske på en lämpligare gata än nuvarande Kwickensvägen.

Trafikkontoret upplyser om att utrymme inom allmän platsmark behövs för gatubelysning i form av en remsa längs trottoarens sida alternativt en remsa mellan körbana och gång- och cykelbana.

Skönhetsrådet är positivt till en förlängning av Lingvägen men anser att utformningen av vägen måste utformas så att låga hastigheter hålls för säkerhetens skull. Särskilt viktigt är det då många förskolebarn och elever kommer att röra sig i området.

Många boende protesterar mot genomfartstrafik, och anser att det inte behövs nya vägar i Farsta och att det vore orimligt att förlänga Lingvägen. Boende upplyser om att frågan om genomfartsvägen har lyfts tidigare och fått stora protester. Boende upplyser vidare om att det redan är mycket trafik och för hög hastighet i dagsläget och att Farsta är alldeles för anpassat för bilism redan som det är. Boende undrar hur förslaget kan säkerställa att Lingvägen inte används av

genomfartstrafik, och anser att bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik.

Boende befarar att en förändring av Lingvägens karaktär från entrégata till genomfartsgata skulle innebära ökade hastigheter, trafik, partiklar i luften, avgaser, buller, risk för olyckor dels för barn och äldre, skapa en betydligt sämre skolmiljö för barnen i Kvickentorpsskolan samt försämra boendes närmiljö och trafiksäkerheten. De boende kan inte se att det finns något som kan motivera ett gynnande av utökad biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

Boende anser att planhandlingarna felaktigt visar att det enbart finns en enda direkt bilväg mellan Hökarängen och Farsta, via lokalgatan Pepparvägen. Boende upplyser om att det i verkligheten finns ytterligare en; via Örbyleden och Riksväg 73, och att dessa vägar är högt belastade med biltrafik i dagsläget.

Gång- och cykeltrafik

Farsta stadsdelsförvaltning önskar att den västra cykelbanan längs Farstavägen dubbelriktas. Förvaltningen anser att det är bra att användning av cykel för de nya bostäderna underlättas men ställer sig tveksam till att stora ytor inomhus används endast för cykelförvaring. Uppgifter om lägenhetsförråd som skulle kunna användas för cykelförvaring efterfrågas.

Trafikkontoret är positiva till det nya huvudcykelstråket som föreslås, då det skapar en bra förbindelse som förtätar en annars ganska gles del av stadens huvudcykelnät. Kontoret anser att det är viktigt att nya gångvägar anläggs där detaljplanen bryter av de befintliga parkstråken. Trafikkontoret anser att den föreslagna cykelpassagen över Farstavägen i höjd med den nya korsningen med Lingvägen endast bör anläggas om korsningen blir signalreglerad. I andra hand bör cyklister hänvisas till den befintliga tunneln under Farstavägen och i tredje hand kan undersökas om en cykelpassage kan ordnas i den reda signalreglerade korsningen med Färnebogatan. Även trafikkontoret önskar att cykelbanan längs Farstavägen dubbelriktas.

Många boende anser att det är fel att biltrafik främjas och prioriteras, och befarar att förslaget försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Boende skulle hellre se att befintlig kollektivtrafik och cykelbanor stärktes. Boende anser att förslaget med att förlänga Lingvägen till en genomfartsled motverkar stadens vision om gång- och cykeltrafik och går emot stadens framkomlighetsstrategi. Boende menar att en förlängning av Lingvägen fram till Farstavägen inte ligger i linje med ambitionen att öka gång- och cykeltrafiken i staden. Boende anser även att den

befintliga parkvägen mellan Lingvägen och Farsta bör behållas; den är en naturlig och säker väg för gång- och cykeltrafikanter som vill ta sig mellan Lingvägen och Farsta.

Boende ifrågasätter varför det anses positivt att ta bort gångtunnlar, då boende anser att det är bra att barn inte behöver korsa vägar. Boende vill att möjligheten att cykla och gå utan att korsa trafikerade vägar behålls.

Boende anser att det vore bättre att satsa på lådcykelpooler och liknande för att främja bilfri handling i t.ex. Farsta. Boende upplyser om att antalet lådcyklar har ökat markant, och föreslår att staden ska ha i åtanke att nya cykelbanors bredd bör göras utifrån en tanke på alla lådcyklar som ökar i antal.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, framför att det är viktigt att gator där busstrafik ska gå utformas i enlighet med regionens riktlinjer för utformning av gator för busstrafik. Förvaltningen ser en risk i att planens genomförande kan påverka befintliga kollektivtrafikanläggningar. För att säkerställa detta behöver kontakt tas med trafikförvaltningen inför genomförande. Kostnader som uppstår för Trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploitören.

Trafikkontoret saknar ett tydligt resonemang kring planerad busstrafik på Lingvägen och önskar att lägen för busshållplatser både på sträckan inom och norr om planområdet tidigt i planeringen ges utrymme och förbereds. En ny hållplats i nära anslutning till skolan är önskvärd i enlighet med riktlinjer i planen för säkra skolvägar.

Boende vill veta om Trafikförvaltningen ser ett behov för breddning för att möjliggöra för busstrafik i framtiden. Boende hänvisar till att Trafikförvaltningens riktlinjer säger att gatan ska vara 7 meter bred för en bussgata, och befärar att samma sektion skulle kunna möjliggöra fortkörning med privat bil då det enligt boende inte är möjligt att få till en hastighetssäkring som även är förenlig med busstrafik. Boende undrar vidare om det kommer att gå någon buss mellan Hökarängen och Farsta.

Biltrafik

Farsta stadsdelsförvaltning anser att parkeringstalet på 0,41 platser per lägenhet, vilket inkluderar byggaktörens förslag på mobilitetsåtgärder, är för lågt med hänsyn till avståndet till tunnelbana, buss och affärer. Förvaltningen saknar redogörelse för parkering för rörelsehindrade.

Trafikkontoret framför att den nya korsningen mellan Lingvägen och Farstavägen kan behöva signalregleras med hänsyn till dess komplexitet samt prognostiserade trafikflöden. Kontoret saknar

redogörelse för avlämningsplats för skolelever som får skjuts med bil. Skjutsning med bil ska ske utan att det försämrar säkerheten för andra trafikslag. Platsen för lämning och hämtning bör finnas cirka 200-300 meter från skolan mellan vilka det ska gå att ta sig trafiksäkert.

Skönhetsrådet anser att trafiken på Lingvägen bör minimeras så att de planerade bulleråtgärderna inte behövs samt att de planerade åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten inom skolans och förskolans område är önskvärda och nödvändiga.

Utbildningsförvaltningen anser det vara positivt och viktigt att det planerade övergångstället utanför skolan blir upphöjt och att hastigheten på gatan regleras till 30 km/tim. Även utbildningsförvaltningen efterfrågar platser för hämtning och lämning med bil av elever.

Hysesgästföreningen undrar hur många eluttag för laddning som planeras i garaget tillhörande bostäderna. Föreningen föreslår vidare att hastigheten på den nya gatan ska vara som högst 20 km/h, då 30 km/h är för högt.

Många boende upplyser om att det redan är för mycket biltrafik i området runt Lingvägen och att trafiksituationen är problematisk i dagsläget, där förslaget befaras generera en försämrad trafiksäkerhet. Vidare upplyser boende om att det finns ett problem med biltrafik vid skolan under morgon och eftermiddag när elever anländer och lämnar skolan, och befarar att förslaget med en förlängning av Lingvägen förbi skolan skulle öka risken för trafikolyckor.

Boende anser att förslaget med att skapa en genomfartsgata för att avlasta övriga gator måste kunna styrkas med en genomarbetad analys som tar ett helhetsgrepp över hela området där konsekvenser av alla olika möjliga scenarier presenteras. Bl.a. anser boende att följande behöver studeras:

- i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på,
- i vilken omfattning den nya genomfarten löser problemet på Pepparvägen,
- en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen,
- vilken effekt som kommer att uppstå till följd av så kallad inducerad trafik,
- vilka nya framkomlighetsproblem som kommer att uppstå för oskyddade trafikanter i och med det aktuella förslaget,
- en avvägning och ett resonemang kring varför det aktuella förslaget är av nytta för allmänheten och vilka olika alternativ som har övervägts.

Tillgänglighet

Farsta stadsdelsförvaltning framför att lutningen på den norra delen av Lingvägens nya sträcka är för brant med hänsyn till stadens tillgänglighetskrav men att det godtas då ingen lösning för att få lutningen mindre brant verkar finnas. Lutningen uppfyller Boverkets krav på ramper där 8,3 procents lutning accepteras.

Boende befärar att synskadade inte längre kommer kunna ta sig någonstans på egen hand om Lingvägen görs om till genomfartsväg, vilket enligt boende dels skulle öka isoleringen och dels öka stadsdelens kostnader för ledsagning. Boende menar att förslaget behöver säkerställa att synskadade fortfarande på ett tryggt och säkert sätt själva kan gå ut utan att bli påkörda av bilar eller cyklar, och anser att det bl.a. behöver anläggas ett ljus- och ljudsignalreglerat övergångsställe på Lingvägens slut.

Övrigt

Många boende anser att framtaget utredningsunderlag är bristfälligt. Enligt boende saknas en redovisning för i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på, samt i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet. Boende framför vidare att det saknas en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen, och att det saknas en sammanhållen bild och konsekvensbeskrivning för vad en genomfartsväg skulle innebära för Hökarängen och Farsta, samt vilka avvägningar som har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

Boende önskar se en ordentlig analys av hur de nya trafikflödena kommer se ut för att säkerställa att den nya planen får de positiva effekter som nämns, samt en utredning till grund och ett helhetsperspektiv där barnens välbefinnande, säkerhet, framkomlighet och behov finns integrerade. Boende upplyser även om att det inte framgår hur stor ökningen av bilflödet blir på Lingvägen i utredningen, och menar att det därmed inte heller finns en utredning som rör påverkan på bullernivån och avgasutsläpp kopplat till ökningen av biltrafiken. Boende anser att de är svårt att lämna synpunkter om ett projekt när konsekvenserna av projektet som kommer att påverka boenden längs Lingvägen inte är utredda.

Boende befärar att det blir utrymmeskrävande med planer för en gata, en cykelstig och en trottoar, samt anser att gatan placeras väldigt nära skolbyggnaden och de nya punkthusen. Vidare anser boende att den nya vändplatsen bör ha avsedd plats leveranser och för hämtning/lämning av barn till nya förskolan. En boende undrar vilken hastighet som föreslås.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen ska utformas så att vägens och skolans funktioner tydligt ska kunna separeras. Gång- och cykelpassagen över

Lingvägen, i höjd med skolan, planeras att utformas för en hög trafiksäkerhet. Detaljplanen reglerar inte detaljutformning men synpunkter på detta har vidarebefordrats till exploateringskontoret som ansvarar för gatans utformning.

Vägen planeras få en utformning som bidrar till att hålla hastigheten låg.

Stadsbyggnadskontoret har, tillsammans med andra berörda förvaltningar, gjort bedömningen att Lingvägen ska förlängas för att underlätta för framtida utveckling i närområdet – när fler bostäder och verksamheter tillkommer i Stockholms södra delar behövs fler gator som avlastar de befintliga. Att skapa en tätare väv av gator är i linje med översiktsplanens strategier för en sammankopplad och växande stad, där avsikten är att bidra till en jämnare fördelning av trafikflöden, skapa trygga kopplingar och möjliggöra förtätning med fler bostäder i strategiska lägen. Lingvägen planerades från början som en huvudgata mellan Örbyleden och Farstavägen, vilket var en förutsättning när befintlig bebyggelse norr om planområdet planlades.

Förlängningen gynnar inte enbart privatbilism utan även nyttotransporter som varuleveranser, utryckningsfordon och färdtjänst. Ingen busstrafikering på Lingvägen planeras i nuläget, men förlängningen gör det möjligt att låta buss gå där i framtiden. Kontoret är medvetet om att en ökad trafik på Lingvägen påverkar närområdet, men bedömer att de cirka 5000 fordon som förväntas passera per dag är jämförbart med likande gator i Hökarängen och Farsta, vilket bedöms vara förenligt med en god boendemiljö. Säkerhetshöjande åtgärder planeras på Lingvägen för att motverka den minskning av trafiksäkerhet som ett ökat trafikflöde innebär.

Stadsdelsförvaltningens och trafikkontorets önskemål om dubbelriktad cykelbana på Farstavägen har framförts till exploateringskontoret.

I och med Stockholms stads ambition att fler ska använda cykeln finns krav på att den som bygger bostäder ska skapas goda förvaringsytor för cyklar. Var i huset dessa skapas och exakt hur mycket yta de tar regleras inte i detaljplanen.

Inga gångvägar ska brytas av i och med planens genomförande. Omförläggning av de gångbanor som påverkas ska ske.

Trafikkontorets synpunkt om cykelpassage över Farstavägen har framförts till exploateringskontoret.

Tillkommande bostadsexploatering gör det möjligt ekonomiskt att förbättra standarden på befintlig gång- och cykelbana. Den

planeras få en bredd som möjliggör att gång- och cykeltrafik kan separeras från varandra, vilket ökar trafiksäkerheten.

Inga gångtunnlar planeras att tas bort i genomförande av aktuell detaljplan.

Trafikförvaltningens synpunkter har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för utformning av allmän plats.

Ingen busstrafik planeras på Lingvägen när den byggs ut, varför tydligare resonemang inte kan ges i planbeskrivningen. Gatan kommer att byggas så att busstrafik i framtiden är möjlig att framföra. Trafikkontorets övriga synpunkter gällande busstrafik är framförda till exploateringskontoret.

Enligt besked från Trafikförvaltningen, Region Stockholm, finns inga planer i nuläget på att låta buss gå i Lingvägens nya sträckning. Gatan föreslås dock få en sådan bredd att busstrafik är möjlig om ett framtida behov av busstrafikering av sträckan skulle uppstå. För att motverka fortkörning planeras hastighetsdämpande åtgärder att införas på gatan.

Beräknat parkeringstal följer Stockholms stads riktlinjer för parkeringstal. Planbeskrivningen ska kompletteras med redogörelse av parkering för rörelsehindrade.

Plats för lämning och hämtning av barn som skjutsas till skolan med bil ska utredas i fortsatt planarbete och redovisas i planhandlingarna.

Trafikkontorets synpunkter angående signalreglering av korsningen mellan Lingvägen och Farstavägen har framförts till exploateringskontoret.

Ingen uppgift om antalet eluttag för laddning i bostadsgaraget finns i nuläget. Hyresgästföreningens förslag på hastighet har noterats. Hastighet som nu föreslås är 30 km/h.

Konsekvenser av Lingvägens förlängning ska fortsätta studeras under fortsatt arbete och presenteras till planens granskningsskede. Konsekvenser för barn ska fortsätta utredas och vidare presenteras i en barnkonsekvensanalys.

Synpunkter angående trafiksäkerhet för synskadade har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för utformningen av allmän plats.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) meddelar att detaljplanens genomförande kräver flytt av en dagvattenledning i planområdets västra del liksom dagvatten- och dricksvattenledningar i dess norra del. Befintliga spillvatten-, dagvatten- och dricksvattenledningar kan behöva flyttas till Lingvägens tänkta sträckning, beroende på hur gatan höjdsätts. SVOA har en luftningsventil inom den södra delen av planområdet, vilken kräver ett skyddsavstånd till den planerade gatan. Vidare informerar SVOA om vilka anslutningspunkter som kan användas för tillkommande bebyggelse, samt om höjdlägen och vattentryck i förbindelsepunkter.

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att dagvattenhanteringen i den mån det är möjligt ska säkerställas i plankartan med planbestämmelser, alternativt att det redovisas var liksom hur stora ytor som kommer tas i anspråk för hanteringen.

Farsta stadsdelsförvaltning är tveksam till om angiven yta på baksidan av bostadshusen räcker för infiltration och avledning av dagvattnet. Förvaltningen påpekar att det planerade diket måste rymmas inom kvartersmark.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planförslaget visar hur dagvatten kan omhändertas enligt stadens åtgärdsnivå och att det överlag har anpassats väl efter förutsättningarna.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) förutsätter att dagvattenhantering på kvartersmark kommer att följa stadens åtgärdsnivå för rening och fördröjning innan anslutning till det allmänna nätet. Gällande dagvattenflöden från allmän platsmark har det allmänna dagvattennätet kapacitetsbrist, varför det finns behov av ytterligare fördröjning inom planområdet än redovisat i planhandlingarna. Det behöver säkerställas att det finns ytor inom allmän platsmark för detta ändamål. SVOA framför att de diken som planeras för avledning av vatten från naturmark måste kunna fördröja vatten innan det leds vidare. Det föreslås att det utreds om detta vatten kan avledas utan att ansluta till det allmänna nätet.

SVOA framför att dagvattensystemet för detaljplanen ska säkerställa att det dagvatten som idag kommer från Lingvägens sydligaste del, vid dess vändplan, tas omhand inom planområdet. Det kan ske antingen via perkolation i mark eller via ny dagvattenledning söderut. Samordning i frågan bör ske med entreprenaden för ombyggnad av Lingvägens befintliga sträcka, precis norr om planområdet. Tillgängliga ytor för fördröjning och rening av dagvatten som rinner norrifrån behöver säkerställas.

Elförsörjning

Ellevio framför att de har befintliga ledningar tillhörande det regionala elnätet vid planområdets södra gräns, vilka är viktiga för elförsörjningen i södra delen av Stockholmsregionen. Kontakt ska tas med Ellevio och samråd ska ske innan arbeten påbörjas som kan påverka ledningarna. Skyddsavstånd behövs för de magnetfält som kabelförbindelserna alstrar. Nya byggnader bör placeras och utformas så att exponeringen för elektromagnetiska fält begränsas. Byggnader där människor vistas mer än tillfälligt bör inte bör placeras där 0,4 mikrotelsa överskrids.

Ellevio framför att en nätstation behöver placeras inom planområdet för att klara elförsörjningen för tillkommande bebyggelse. Ett så kallat E-område om tio gånger tio meter behöver avsättas på plankartan. Vid val av läge ska stadens policy för magnetfält samt myndigheters rekommendationer avseende industribuller beaktas. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi framför att det inom området finns befintliga fjärrvärmeledningar. Åtgärder rörande dessa utförs av Stockholm Exergi och regleras enligt gällande förläggningsavtal.

Hyresgästföreningen undrar om övergripande mål i stadens miljöprogram gällande energiförsörjning har tagits hänsyn till i någon kravspecifikation.

Avfallshantering

Farsta stadsdelsförvaltning saknar redovisning för hur matavfall planeras bli hanterat och framför att det enligt förslag till ny avfallsplan för staden ställs krav att matavfall ska samlas in från alla stadens hushåll med start år 2023.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för maskinella system i form av bottentömmande behållare då detta går i linje med stadens princip om maskinell hantering. SVOA påpekar att det enligt situationsplan i planbeskrivningen ser ut som att fordon som hämtar sopor får svårt att göra detta då placeringen inte följer stadens riktlinjer för avfallshantering. SVOA ser positivt på att det planeras för ett återvinningsrum med utsortering av förpackningar och tidningar för både bostäderna, förskolan och skolan då detta bidrar till att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Från och med 1 januari 2021 är det obligatoriskt med matavfallsinsamling för verksamheter som serverar mer än 25 portioner per dag, varför det är positivt att skol- och förskoleverksamheterna planerar för detta. SVOA påpekar att det vid nybyggnation ska finnas möjlighet att samla in grovavfall och att det som ägare till flerbostadshus är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för ändamålet.

SVOA ser positivt på att angöring av sopbil kommer att kunna ske från Lingvägen och att det blir möjligt att köra genom området. Det är viktigt att fordon som ska hämta avfallet kan framföras inom området och angöras vid platsen för hämtning. Angöringsplatserna ska inte blockera övrig trafik. Då detaljplanen kommer att innebära att tunga fordon framförs i närheten av barn i rörelse rekommenderas att trafiksäkerheten ses över.

Hyresgästföreningen framför att återvinningsrum ska ha fläktstyrd till- och frånluft.

Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvär (SSBF) framför att framkomlighet för deras räddningsfordon måste säkerställas i händelse av släckinsats. Avstånd mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats bör inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. I grunden är det en projekteringsfråga, men det bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Vid en räddningsinsats är det en fördel att kunna komma nära byggnader med räddningstjänstens höjdfordon. SSBF önskar därför att skolgården planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för våra höjdfordon mot byggnadens fasad skapas, då dessa fordon ofta används i släckningsarbete vid bränder i denna typ av verksamhet.

Ventilation

Hyresgästföreningen saknar en rubrik om ventilation/inomhusklimat i planbeskrivningen och undrar vilken typ av ventilationssystem som kommer att användas för skollokaler respektive för bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter och information om vattenförsörjning och påverkan på ledningar har noterats och kommer att beaktas i fortsatt planering.

Dagvattenhantering ska fortsatt utredas i planprocessen och nödvändiga åtgärder regleras i plankartan i den mån lagen tillåter. Övrigt som ska beaktas gällande dagvattenhanteringen kommer att redovisas i planbeskrivningen. Synpunkter som berör exploateringskontorets ansvarsområde har framförts.

Ellevios synpunkter har noterats och ska beaktas i fortsatt planering. Yta för elnätstation ska införas i plankartan i samråd med Ellevio.

Stockholm Exergis synpunkter har noterats och ska beaktas i fortsatt planering.

Som svar på Hyresgästföreningens fråga anføres att krav gällande energiförsörjning ställs på byggaktörer i exploateringsavtal som tecknas mellan dem och staden.

Alla byggaktörer har att följa de riktlinjer som finns gällande avfallshantering. Frågan regleras inte av detaljplanen. Projektering av allmän platsmark, utförd av exploateringskontoret, ska tillse att hämtning av avfall kan ske utan att problem uppstår för övrig trafik.

Storstockholms brandförsvars synpunkter gällande framkomlighet för räddningsfordon har noterats och ska beaktas i fortsatt planering.

Detaljplanen reglerar inte bebyggelsens till- och frånluft eller ventilation. Inga uppgifter om vad som planeras gällande detta finns i nuläget.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen anser att planen inte når upp till gällande riktvärden i trafikbullerförordningen. För att klara riktvärdena behöver bostäderna antingen placeras på ett tillräckligt långt avstånd från bullerkällan eller så behöver byggnaden utformas så att det skapas fasader där bullernivåerna underskrider riktvärdena och på vilka fönster till bostadsrum kan placeras. Endast i undantagsfall anser Länsstyrelsen att olika typer av tekniska lösningar kan accepteras och då endast för en begränsad mängd bostäder. Tekniska lösningar kan inte likställas med en ljuddämpad fasad. Länsstyrelsen anser att det inte är acceptabelt att en tredjedel av lägenheterna i detaljplanen behöver tekniska lösningar för att klara 60 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasad. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa en godtagbar ljudmiljö där utformning och placering av bostäderna setts över. Då området utsätts för höga bullernivåer från olika håll och från olika källor behöver planbestämmelser införas i kartan.

Länsstyrelsen anser inte heller att den föreslagna gemensamma uteplatsen är godtagbar då bullernivån trots avskärmande åtgärder inte kommer ner till den ekvivalenta ljudnivån på 50 dBA, även om det är nära. Inför plangranskningen behöver en bra ljudmiljö på uteplatsen säkerställas. Planbestämmelser kan behöva utformas för detta.

Länsstyrelsen påpekar att bullerutredningen för skolan och förskolan presenterar olika åtgärder som kan minska bullret något men att inga av dessa klarar att dämpa bullret ner till 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Länsstyrelsen anser att utformning och placering av förskolan bör ses över liksom om bullerdämpande åtgärder kan placeras på andra ställen på skol- och förskolegården för att minska bullernivåerna på större områden. Planbestämmelser

som reglerar detta kan behöva införas på plankartan. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen till planens granskning även behöver redogöra tydligare för sitt ställningstagande gällande bullersituationen inom planområdet.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, anser att plankartan behöver kompletteras med information om vilken del av skolgården som ska klara 55 dB(A) respektive 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå liksom kompletteras med planbestämmelser så att riktvärden för bullernivåer klaras. Trafikförvaltningen anser att trafikbullerutredningen för bostäderna behöver visa tunnelbanans ekvivalenta- och maximala ljudnivåer vid mest utsatta fasad och våning och inte endast de sammanlagda resultaten. För att kunna tillämpa lagen i miljöbalkens 26 kap 9 § behöver planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för ekvivalent och maximal ljudnivå för varje verksamhetsutövare för sig. Trafikförvaltningen önskar att planbeskrivningen förses med information om att regelbundet underhåll av tunnelbanespåret kommer att förekomma. Förvaltningen föreslår att det bör övervägas att använda ljudklass B (enligt SS 25267) i lägenheterna så att en god ljudmiljö inomhus kan säkerställas med tanke på att de planerade bostäderna kommer utsättas för buller från två sidor. Gällande bullerutredningen för skolan anser Trafikförvaltningen att den behöver kompletteras med frifältskorrigerade fasadnivåer på samma sätt som redovisas i bullerutredningen för bostäderna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig i detta fall positiv till att trafikbullerförordningens riktvärden säkerställs med tekniska lösningar för bostadshusen då dessa har utformats för att beakta de ekologiska funktionerna. Generellt ställer sig nämnden annars negativa till tekniska lösningar. I nämndens ställningstagande har även beräkningarnas långa tidshorisont med de osäkerheter det medför samt Nynäsvägens bidrag som med stor sannolikhet inte är konstant då förhärskande vindriktning är från sydväst. Nämnden anser det vara positivt att täta balkongräcken säkerställs i plankartan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att det ut bullersynpunkt är bäst att placera förskolebyggnaden längs med Lingvägen för att på så sätt skapa en skyddad gård men att detta är olämpligt då planen även måste säkerställa flödesväg vid kraftiga skyfall. Att det trots föreslagen två meter hög bullerskärm är svårt att skapa en förskolegård där delar av gården har en ekvivalent ljudnivå under 50 dB är till stor del beroende av Nynäsvägens bidrag till ljudbilden. På grund av avståndet till Nynäsvägen ska, enligt stadens *Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm*, buller från denna redovisas men normalt inte räknas in vid jämförelse med riktvärdena

Trafikkontoret anser att svårigheten med att klara bullerriktvärden på skol- och förskolegårdar bör utredas närmare i kommande planprocess liksom detaljplanering av bullerskydd längs Lingvägens förlängning samt längs Farstavägen. Kontoret föreslår att omDispositionering av skol- och förskolegård görs så att ytor för pedagogisk verksamhet placeras där ljudnivån är lägre, högst 50 dBA, om ljudnivån trots åtgärder generellt inte uppfyller 50-55 dBA.

Boende tvivlar på om planen tar hänsyn till trafikbuller, dels för föreslagen ny förskola och dels för befintlig bebyggelse längs Lingvägen. Boende upplyser om att det redan i dag är störande buller från tunnelbanan för boende utefter Lingvägen och runt Hökarängens T-banestation, där bullret enligt boende överskrider gällande riktvärden vissa tider på dygnet. Om Lingvägen öppnas för genomfartstrafik befärar boende att bullernivåerna kommer att öka till en ohälsosam nivå. Boende anser att Stockholms stad bortser från grundläggande krav på arbetsmiljö och boendemiljö nuförtiden och hänvisar till en rapport som säger att fler och fler stockholmare mår sämre på grund av mer buller.

Vibrationer

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, framför att en utredning för stomljud och komfortvibrationer bör tas fram. Om det beslutas att inte genomföra en sådan ska det framgå varför. Förvaltningen framför vidare att planbestämmelsen för stomljud är felaktigt formulerad och anger hur den istället för formuleras.

Risk

Storstockholms brandförsvär (SSBF) bedömer att risknivån inom planområdet sannolikt inte är förhöjd med hänsyn till det långa avståndet mellan riskkällorna och planområdet. Framtagen riskutredning beaktar inte nya bostäder, men SSBF anser att kommunen tagit hänsyn till detta i planbeskrivningen. Då planområdet ligger intill en väg som inte är utpekad som transportled för farligt gods men där detta sannolikt transporteras hänvisar SSBF till Länsstyrelsens riktlinjer som säger att det kan räcka att översiktligt beskriva vad som transporteras och hur ofta transporterna passerar planområdet. Gällande drivmedelsstationer rekommenderar Länsstyrelsens riktlinjer att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet. SSBF framför att en bebyggelsefri zon om 25 meter bör tillämpas från tunnelbanespåret där urspårning är en potentiell olycksrisk. Avståndet kan minskas om risknivån visar sig vara låg eller om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Vidare rekommenderar SSBF att frågan om risk för suicid beaktas under planarbetet då bebyggelsen ligger nära ett spårområde. Åtgärder för att förhindra suicid kan vara stängsel eller liknande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen kommer i de delar som är problematiska vad gäller buller att studeras vidare och justeras så att ljudnivåer blir bättre både för de planerade bostäderna och för förskolan. För bostäderna är ambitionen att andelen som behöver tekniska lösningar ska minska. Nödvändiga åtgärder för att förbättra bullersituationen ska regleras i plankartan.

Konsekvenser gällande buller för befintliga bostäder längs Lingvägen ska fortsatt utredas. Stadsbyggnadskontoret är dock medvetet om att bullernivån kommer att öka för dessa bostäder som en konsekvens av Lingvägens förlängning.

Trafikförvaltningens synpunkter på bullerutredningarna har noterats och ska beaktas i fortsatt planarbete.

Behovet att framtagande av utredning för stomljud och komfortvibrationer ska undersökas i fortsatt planarbete. Planbestämmelse som reglerar stomljud ska formuleras om.

Gällande transport av farligt gods ska planbeskrivningen uppdateras med information om vad som transporteras på Farstavägen liksom frekvensen av transporter.

Planområdet ligger längre än 100 meter från närmaste drivmedelsstation varför beaktande av riskhantering ur den aspekten inte bedöms vara nödvändig.

Bebyggelse ska inte placeras närmre än 25 meter från tunnelbanespåret, varför inte riskreducerande åtgärder kommer att behövas.

I dagsläget finns redan stängsel längs tunnelbanespåret, varför frågan om risk för suicid torde vara liten. Frågan har dock noterats och ska beaktas i fortsatt planarbete.

Miljö- och klimataspekter**Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Boende upplyser om att stadsbyggnadskontoret inte anser att detaljplanens genomförande förväntas medföra en betydande miljöpåverkan, och undrar vad den bedömningen grundas på och vilka avvägningar som har gjorts.

Luftkvalitet

Trafikkontoret anser att vindförhållanden bör beaktas så att luftföroreningar och partiklar inte påverkar barn och personal på förskolan negativt.

Boende tvivlar på om planen tar hänsyn till luftkvalitet, dels för föreslagen ny förskola och dels för befintlig bebyggelse längs Lingvägen. Boende befärar att barnen ska utsättas för avgaser vilket innebär ohälsa.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen framför att status och miljökvalitetsnormer för Drevviken behöver beskrivas tydligare i planbeskrivningen liksom att kommunen behöver se över hur reningen av dagvatten kan ökas för att planområdet ska bidra till att miljökvalitetsnormerna nås. Länsstyrelsen anser att det av planbeskrivningen behöver framgå vad som är acceptabel rening av dagvatten för planområdet i relation till vad som behövs för att miljökvalitetsnormer ska nås i vattenförekomsten. Det behöver vidare framgå i planbeskrivningen hur eventuella markföroreningar hanteras i relation till dagvattenhanteringen.

Markföroreningar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att marken där bostadshusen liksom Lingvägens förlängning planeras bör undersökas då det inte kan uteslutas att föroreningar kan förekomma.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att planens genomförande inte förväntas medföra en betydande miljöpåverkan grundas på underlag från miljöförvaltningen, Stadsmuseet och Storstockholms brandförsvär.

Behovet av utredning gällande luftföroreningar i förhållande till vindförhållanden ska studeras i fortsatt planarbete.

Länsstyrelsens synpunkter angående miljökvalitetsnormer och rening av dagvatten ska fortsätta utredas i planarbetet.

Under fortsatt planarbete ska behovet av markundersökning utredas. Synpunkten har vidarebefordrats till exploateringskontoret som ansvarar för frågan.

Barnkonsekvenser

Länsstyrelsen framför att planförslaget inte når upp till Boverkets riktlinjer om 40 kvadratmeter friyta per barn och förskola och 30 kvadratmeter per barn i grundskola samt att den totala storleken på friytan bör överstiga 3000 kvadratmeter. Då även bullersituationen är problematisk på gårdarna anser Länsstyrelsen att en genomtänkt utformning av dessa är av stor vikt. Av den anledningen bör

kommunen fundera över om och hur planens utformning skulle kunna ändras.

Ett flertal boende anser att planförslaget saknar en aktuell barnkonsekvensanalys, och upplyser om att den barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är åtta år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut; baserad på ett förslag utan genomfartsgata. Boende anser att det är anmärkningsvärt att Stockholms stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området, när trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär ”försämrade trafiksäkerhet i området”. Planen innebär enligt boende en ökad fara för alla barn som går i Kvickenstorpsskolan. Boende befärar att det blir farligare för barnen att ta sig till och från skolan själv i och med planförslaget.

Boende undrar hur skolbarnens utemiljö kommer att påverkas av att en stor del av befintlig gård tas i anspråk för ny skolbyggnad; det finns redan ont om utrymme på Kvickenstorpsskolans skolgård och det blir ännu trängre med de nya planerna för fler skolbyggnader på samma yta. Boende befärar att förslaget innebär en minskning av friyta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Länsstyrelsens rådgivande synpunkt om storlek på förskole- och skolgårdar har noterats och ska beaktas i fortsatt planarbete.

Barnkonsekvensanalys som beskriver aktuell detaljplan ska tas fram och presenteras till planens granskningsskede i syfte att synliggöra de konsekvenser som planen ger upphov till.

Övriga frågor

Miljö- och hälsoskyddsnämnden upplyser om anmälningsskyldighet för skolor och förskolor enligt förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt om upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden enl. 10 kap 11 § miljöbalken.

Hiresgästföreningen undrar över lägenhetsfördelningen gällande antal rum och kök samt om någon mötes- eller verksamhetslokal för de boende planeras. Föreningen påpekar att byggaktörerna inte bör välja fönster som har lägre u-värde än 0,9.

Övriga synpunkter från boende gäller efterfrågan på ett större helhetsgrepp på planeringen för Farsta och Hökarängen möjlighet att samordnat lämna synpunkter på andra möjliga byggbara platser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljö- och hälsoskyddsnämndens upplysningar har noterats.

Lägenhetsfördelning gällande antal rum och kök regleras inte i detaljplanen. Det förslag som finns i skrivande stund kan komma att ändras till bygglovsskedet. Planen reglerar inte heller om någon lokal för de boende ska finnas; detta blir upp till den som ska bygga bostäderna. Något planen reglerar är att minst en lokal för verksamhet som ryms inom ändamålet centrum ska finnas, det vill säga en mer kommersiell verksamhet eller verksamhet som erbjuder service till allmänheten.

Detaljplanen reglerar inte vilket typ av fönster som väljs ur energisynpunkt. Avtal om exploatering som tecknas mellan staden och byggaktörer ställer däremot krav på en viss nivå av energiförsörjning.

Bebyggelse intill fastigheten Samsö 1 togs bland annat upp i arbetet med programmet för Tyngdpunkt Farsta, där synpunkter på bebyggelse på ett flertal platser runt Farsta inhämtades. Till grund för planeringen i Hökarängen ligger strategierna i Stockholms översiktsplan.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Planförslagets huvudsakliga intressekonflikt utgörs av Lingvägens förlängning och sammankoppling med Farstavägen och de negativa konsekvenser genomfartstrafik får för boende- och skolmiljö, liksom för trafiksäkerheten.

Lingvägens förlängning finns utpekad i översiktsplanen. Den bidrar till att länka samman delar av vägnätet och skapar alternativa körvägar, vilket gör vägnätet mindre sårbart liksom ökar orienterbarheten. Gatan kan även bidra till en ökad upplevd trygghet för den som rör sig mellan Hökarängen och Farsta, då oskyddade trafikanter ofta upplever en större trygghet att färdas invid en bilgata, särskilt efter mörkrets inbrott. Vidare avlastas Kwickensvägen från leveranser och angöring till skolan. För kollektivtrafik skapas en ny framtida väg för bussar. Den nya gatusträckningen möjliggör byggnation längs med den, både inom denna plan och i framtiden. En förlängning av Lingvägen, även om den inte nödvändigtvis behöver utgöras av en genomfartsgata, är viktig för en framtida fortsatt utveckling av närområdet. Om området direkt nord-nordost om planområdet ska utvecklas behöver det en anslutande gata.

Mot fördelarna står de nackdelar som privatpersoner, varav de flesta närboende, framfört under samrådet. Nackdelarna innebär att trafiksäkerheten försämras när fler konfliktpunkter skapas mellan bilar och oskyddade trafikanter och att den särskilt försämras för

barn som ofta rör sig i området mellan hemmet och skola eller förskola. Trafiksäkerheten försämras även särskilt för personer med synskador boendes i ett särskilt hus på Lingvägen i Hökarängen. Fler nackdelar är att framkomligheten för gång- och cykeltrafik försämras när en bilgata behöver korsas, vilket kan anses gå emot stadens framkomlighetsstrategi. Närboende framhåller att buller och avgaser i deras område kommer att öka liksom att områdets lugna karaktär försvinner. Några anser att byggande för biltrafik inte är i linje med stadens miljö- och hållbarhetsmål.

En annan intressekonflikt som kan identifieras är mellan det positiva med att tillföra fler bostäder i Farsta liksom inom tunnelbanans influensområde och den förlust av naturyta med rekreativa värden liksom vissa naturvärden som uppstår.

En tredje intressekonflikt är mellan det positiva med att planförslaget tillgodoser behovet att öka antalet grundskoleplatser i Farsta och den friyta på skolgården som minskar när en del av den tas i anspråk för ny en ny skolbyggnad och elevantalet ökar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att flertalet av ovanstående negativa konsekvenser antingen kan motverkas genom ett antal åtgärder eller får accepteras i en stad som växer och där markresurserna är begränsade. Vad gäller försämrad trafiksäkerhet kan det motverkas med skyltad låg hastighet, säkra passager över vägen för både gående och cyklister och andra hastighetsdämpande åtgärder. Om hastigheten hålls nere avhjälper det även en del av bullerproblematiken för befintliga bostäder och verksamheter.

Att biltrafik ökar och att fler gator behövs, inte bara för privatbilism men även för att leverans- och tjänstetransporter, färdtjänst, utryckningsfordon och kollektivtrafik ska komma fram snabbt och effektivt är något som hör till en stad som växer. En bilgata genom vad som huvudsakligen är ett bostadsområde och som år 2040 har cirka 5000 passerande fordon kommer att finnas på flera platser runt om i staden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att varken trafikmängder eller bullernivåer är anmärkningsvärt höga jämfört med andra likvärdiga gator i Farsta och Hökarängen.

Det grönområde som till viss del tas i anspråk för ny bostadsbebyggelse minskar något i omfattning, men den största delen finns kvar och kan fortsätta nyttjas för rekreation.

Att friytan på skolgården minskar är något som får accepteras när staden växer och därmed behovet av skolplatser samtidigt som markresurserna är begränsade. Stadsbyggnadskontoret bedömer att friytan per elev inte blir oacceptabelt låg och att utbyggnaden av skolan är viktig för skolförsörjningen i Farsta och Hökarängen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget har beaktat dess positiva och negativa konsekvenser och att det, med vissa justeringar vad gäller åtgärder mot buller och en minskning av förskolegården mot norr, är väl avvägt. De konsekvenser som blivit uppmärksammade under samrådet vad gäller barns miljö och trafikens påverkan bör bättre beskrivas till plangranskningen.

Föreslagna förändringar

Utifrån inkomna synpunkter samt nytillkomna förutsättningar efter samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Hur bullersituationen för bostäderna och förskolan kan förbättras
- Konsekvenser för befintliga bostäder gällande ökad trafik och buller
- Behov av utredning för stömljud och komfortvibrationer
- Behov av utredning för luftföroreningar
- Behov av markundersökning
- Värdefulla träd
- Förskolegårdens utbredning i förhållande till befintliga gång- och cykelvägar samt grönyta som ianspråkats.
- Plats för lämnning och hämtning av skolelever
- Gestaltungsbestämmelser för skola och förskola
- Risk för suicid
- Miljökvalitetsnormer och rening av dagvatten
- Yta för elnätsstation
- Framkomlighet för räddningsfordon
- Barnkonsekvensanalys av planförslaget tas fram

Planbeskrivningen kommer att kompletteras med information om allén på skolgården, parkering för rörelsehindrade, dagvattenhantering och transport av farligt gods. Plankartan justeras i bestämmelse om stömljud och höjd på del av tillkommande skolbyggnad.

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

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2011-16053. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka under förutsättning att synpunkterna på miljökvalitetsnormer för vatten och buller beaktas. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen behöver i planbeskrivningen tydligare beskriva status och miljökvalitetsnormer för berörd vattenförekomst.

Utslagsgivande miljökonsekvenstyp för Drevviken är övergödning med betydande påverkan från bland annat urban markanvändning. Dagvattenutredningen beskriver hur LÅP för Drevviken pekar ut det systematiska arbetet med trög dagvattenhantering i befintlig bebyggelse som viktigt för att kunna möta MKN för Drevviken. Dagvattenutredningen konstaterar vidare att fosforbelastningen från planområdet ökar efter exploatering med rening. Kommunen behöver till granskningen se över hur man kan öka reningen av dagvatten för att planområdet ska bidra till att miljökvalitetsnormerna nås i Drevviken. Det behöver framgå av planbeskrivningen vad som är acceptabel rening av dagvatten för planområdet i relation till vad som behövs för att miljökvalitetsnormer ska nås i vattenförekomsten.

I dagvattenutredningen konstateras att det kan finnas markföroreningar under asfaltsplatta inom planområdet. Asfalten hindrar i nuläget infiltration av dagvatten genom förorenad mark. Det behöver framgå i planbeskrivningen hur eventuella markföroreningar hanteras i relation till dagvattenhanteringen.

Dagvattenhanteringen bör i den mån det är möjligt säkerställas i plankartan med planbestämmelser alternativt bör det redovisas var, och hur stora ytor som tas i anspråk för uppsamling och rening av områdets dagvatten.

Buller

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer. Enligt planbeskrivningen och bullerutredningen framkommer det att fasaderna som vetter direkt mot Lingvägen får en ekvivalent ljudnivå på upp till 65 dBA. Lägenheterna närmast Lingvägen planeras som tre- och fyrrumslägenheter. För att klara bullersituationen föreslår kommunen att skapa balkonger med 1,2 meter höga täta räcken som skapar en fasad innanför balkongerna på 60 dBA. I trafikbullerförordningen framkommer det att när en fasad överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå behöver en bullerdämpad sida om högst 55 dBA tillskapas för minst hälften av

boningsrummen, alternativt skapa lägenheter som är högst 35 kvadratmeter.

Länsstyrelsen anser att det som ska eftersträvas i första hand är riktvärdena i 3§ första stycket trafikbullerförordningen. För att klara dessa riktvärden behöver placeringen av bostäder ses över, till exempel genom att de lokaliseras på tillräckligt avstånd från trafikbullerkällor. I andra hand behöver en bra ljudmiljö åstadkommas genom att en ljuddämpad fasad tillskapas i enlighet med 4 § första stycket i trafikbullerförordningen, till exempel genom att utformningen av byggnaden/byggnaderna skapar lägen där ljuddämpade fasader uppstår. Bostadsrum ges fönster för vädring och utekontakt mot den ljuddämpade fasaden och detta kan kompensera för att bostaden placeras i ett bullerutsatt läge. Länsstyrelsen anser att olika typer av tekniska lösningar, såsom balkonger med ljuddämpning och inglasning kan accepteras i undantagsfall och då endast för en begränsad mängd bostäder. Tekniska lösningar ska alltså inte likställas med en ljuddämpad fasad. I den samlade bedömning av bullersituationen som Länsstyrelsen gör, kan även olika typer av åtgärder för att kompensera att tekniska lösningar används, ha betydelse. Sådana åtgärder kan till exempel vara att en tillgänglig uteplats med god ljudmiljö i anslutning till bostäderna tillskapas.

Att en tredjedel av lägenheterna i aktuell detaljplan behöver tekniska lösningar för att klara 60 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasad anser Länsstyrelsen inte vara en godtagbar lösning utan den ska användas endast i utsatta lägen då man trots medveten placering och utformning av byggnader inte uppnår en godtagbar ljudmiljö. Med nuvarande förslag finns en risk att planen kommer att bedömas som olämplig och därmed riskerar att tas upp för prövning. Inför granskningen behöver kommunen tydligt redovisa en godtagbar ljudmiljö där utformning och placering av bostäderna setts över. Planbestämmelser behöver även föras in i plankartan då området utsätts för höga bullernivåer från olika håll och även från olika källor.

Den föreslagna gemensamma uteplatsen utsätts även den för höga bullernivåer. Enligt bullerutredningen behöver delar av uteplatsen skärmas av för att minska bullernivåerna. Trots vidtagna åtgärder kommer bullernivåerna inte ner till den ekvivalenta ljudnivån på 50 dBA även om det är nära. Inför granskningen behöver frågan hanteras vidare och för att säkerställa en bra ljudmiljö på uteplatsen behöver eventuellt särskilda planbestämmelser utformas.

Även skol- och förskolegården utsätts för höga bullernivåer. Bullerutredningen presenterar olika åtgärder som skulle kunna minska bullret något men inga åtgärder som presenteras klarar att dämpa bullret ner till 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Inför granskningen behöver frågan hanteras vidare. Utformning och

placering av förskolan bör ses över och om bullerdämpande åtgärder kan placeras på andra ställen på skol- och förskolegården för att minska bullernivåerna på större områden. Även här behöver troligen planbestämmelser införas på plankartan om specifika åtgärder behövs för att få ner bullernivåerna på gårdarna.

Sammantaget behöver bullerfrågan utredas vidare och till granskningsskedet behöver kommunen tydligare redogöra för sitt ställningstagande gällande bullersituationen inom planområdet samt visa på hur olika typer av åtgärder ska säkerställs i plankartan. Nuvarande utformning och placering anser Länsstyrelsen inte är en godtagbar lösning för att skapa en god boendemiljö.

Rådgivande synpunkt: barnperspektivet

Planförslaget når inte upp till Boverkets riktvärden om att friytan per barn i förskola bör vara 40 kvm och per barn i grundskola 30 kvm samt att den totala storleken på fria bör överstiga 3000 kvm. På mindre gårdar kan barn få svårt att utveckla lek och socialt samspel. I och med att även bullersituationen är problematisk på förskole- och skolgården är en genomtänkt utformning av gårdarna av stor vikt. Kommunen bör därför fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Övrig synpunkt av betydelse för planens genomförbarhet: natur

Träd som bedöms som särskilt skyddsvärda enligt Naturvårdsverkets definition är ovanliga i vardagslandskapet och bör bevaras oavsett miljö de finns i. Kommunen bör anpassa detaljplanen så att så många särskilt skyddsvärda träd som möjligt sparas. Det är viktigt att även spara efterträdare till dessa träd. Grova och/äldre träd som inte är möjliga att spara bör efter avverkning läggas i faunadepå i solbelyst park- eller naturmark i närheten. Kommunen bör vidare anpassa planens utformning och/eller vidta åtgärder som bevarar eller stärker spridningssambanden.

Kommunen bör komplettera planbeskrivningen med information om, och i sådana fall hur, den allé som finns på skolgården och som omfattas av generellt biotopskydd kommer att påverkas vid planens genomförande.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Storstockholms lokaltrafik (SL)

Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS)

Enligt RUFS 2050 är området som planen ligger inom utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge/primärt bebyggelseläge. I detta läge

förordnas enligt planen bland annat en hög täthet med hänseende till det goda läget för kollektivtrafik.

Trafikering i området

Det är viktigt att gator där busstrafik ska framföras utformas i enighet med regionens riktlinjer för utformning av gator för busstrafik (RiBuss).

Buller

Planbestämmelsen för stomljud är felaktigt formulerad. Det framgår inte om det är maximal eller ekvivalent ljudnivå som avses.

Planbestämmelsen bör ändras till: ”Bostäder ska konstrueras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA maximal ljudnivå (SLOW) vid tågpassage.”

Plankartan bör kompletteras med information om vilken del av skolgården som ska klara 55 dB(A) respektive 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Trafikförvaltningen föreslår att plankartan även kompletteras med planbestämmelser så att det säkerställs att Naturvårdsverkets riktvärden, enligt rapport NV-01534-17, klaras för skolgård.

Då de planerade bostäderna kommer utsättas för buller från två sidor och inte får en komplett bullerskyddad sida bör det övervägas att använda ljudklass B (enligt SS 25267) i lägenheterna så att en god ljudmiljö inomhus kan säkerställas.

Trafikbullerutredningen behöver kompletteras med en beskrivning som tydliggör tunnelbanans ekvivalenta- och maximala ljudnivåer vid mest utsatta fasad och våning. Som det är nu så redovisas endast sammanlagade resultat. Bilagorna är dessutom lite gryniga, vilket medför att beräknade fasadnivåer är svåra att utläsa.

För att kunna tillämpa lagen i 26 kap 9 § i miljöbalken behöver planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för ekvivalent och maximal ljudnivå för varje verksamhetsutövare var för sig.

En utredning för stomljud och komfortvibrationer saknas och bör tas fram, då stomljudsfrågan är en del av den lokaliseringsprövning som ska göras vid planläggning. Om det beslutas att inte genomföra en sådan ska det framgå varför. Erfarenheter visar att frågan om stomljud lätt faller mellan stolarna om frågorna skjuts till bygglovsskedet. Möjligheten för trafikförvaltningen att granska en utredning minskar även den.

Regelbundet underhåll av tunnelbanespåret kommer att förekomma. Trafikförvaltningen föreslår därför att planbeskrivningen förses med information om detta.

Bullerutredningen för skolan behöver kompletteras med frifältskorrigerade fasadnivåer på samma sätt som redovisas i bullerutredningen för bostäderna.

Genomförande

Trafikförvaltningen ser risk i att planens genomförande kan påverka befintliga kollektivtrafikanläggningar. För att säkerställa detta behöver kontakt tas med trafikförvaltningen inför genomförande.

I god tid innan byggnationerna påbörjas, ska ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” skickas in till Trafikförvaltningen. Innan arbeten påbörjas ska samordning ha skett med Trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Alla kostnader som uppstår för Trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploatören.

Storstockholms brandförsvär

Hantering av olycksrisker

Med hänsyn till det långa avståndet mellan riskkällorna och planområde bedömer SSBF att risknivån inom planområdet sannolikt inte är förhöjd eftersom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd och rekommendationer uppfylls. SSBF anser att de värderingsskalor som nyttjas i riskutredningen inte är etablerade eller motiverade men att riskutredningen inte behöver ses över då skyddsavstånd och rekommendationer från Länsstyrelsen redan uppfylls. Riskutredningen beaktar inte planerad bostadsbebyggelse, dock ser kommunen ut att ha tagit hänsyn till detta i planbeskrivningen.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i SBK:s riskbedömning. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 75 meter från väggkant. Gällande bebyggelse intill vägar som inte är rekommenderade transportleder men där det är sannolikt att farligt gods kommer transporteras lyfter Länsstyrelsen i sina riktlinjer att det i en del fall kan räcka att översiktligt beskriva vad som transporteras och hur ofta transporterna passerar planområdet.

Riskfylld verksamhet

Gällande drivmedelsstationer rekommenderar Länsstyrelsens riktlinjer att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg, vilket SSBF anser även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Avståndet kan minskas om risknivån visar sig vara låg eller om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

Suicidrisk

Då planerad bebyggelse ligger nära ett spårområde rekommenderar SSBF att frågan vad gäller risk för suicid lyfts under planarbetet. Särskilt gäller detta då en skola planeras i närområde till spår. Åtgärder för att förhindra suicid kan vara stängsel eller liknande.

Möjlighet till räddningsinsatser

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader.

Vid en räddningsinsats är det en fördel att kunna komma nära byggnader med räddningstjänstens höjdfordon. SSBF önskar att skolgården planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för våra höjdfordon mot byggnadens fasad skapas, då dessa fordon ofta används i släckningsarbete vid bränder i denna typ av verksamhet.

Trafikverket

Ingen erinran.

Luftfartsverket

Ingen erinran.

Swedavia - Bromma Stockholm Airport

Ingen erinran.

Lantmäterimyndigheten

Ingen erinran.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Farsta stadsdelsnämnd

Stadsdelsförvaltningen positiv till förslaget, trots stora ingrepp i naturmark. Farsta behöver fler bostäder och förlängningen av Lingvägen kopplar ihop Farsta och Hökarängen på ett bra sätt. En

utbyggd skola och en stor friliggande förskola ger attraktivitet till ett idag ganska ensligt område. Lägenheternas upplåtelseform, bostadsrätt, bidrar till en jämnare fördelning av upplåtelse typer i Farsta och Hökarängen.

Föreslagen bebyggelse

Förvaltningen bedömer det vara en fördel att punkthus har valts som byggnadstyp då en större del av spridningssambanden av bland annat barrskogsfåglar kan behållas på detta vis. Bostadsgårdar planeras främst på taken till de låga byggnaderna vilket begränsar utformningen av och innehållet i utemiljön. Förvaltningen ser det som positivt om det kan anordnas generöst med odlingsmöjligheter på bostadsgårdarna även om detta inte regleras i detaljplanen.

Kvickenstorpsskolan

Skolans utbyggnad är positiv. Den ökar områdets attraktivitet och stärker kopplingen mellan Hökarängen och Farsta. Förvaltningen ser möjligheter och är intresserad av att samnyttja lokaler för fritidsverksamhet, exempelvis i skolans idrottshall. Skolans utökade yta för med sig att ett mindre område parkmark med uppvuxna träd i den sydöstra delen tas i anspråk, vilket förvaltningen bedömer ska.

Förskolan

Föreslagen förskola med utrymme för åtta avdelningar innebär plats för 144 barn. Det är en överkapacitet sett till antalet planerade bostäder och för de platser som ska ersättas i befintlig förskola i Kvickenstorpsskolan. Förvaltningens anser ändå att en stor förskola är det mest effektiva för planering av resurser, ekonomi, bemanning med mera. Det ger också möjlighet att avveckla äldre, sämre anpassade verksamheter. En stor friliggande förskola med stor gård är attraktiv och kan även locka föräldrar och barn att leka på gården när förskolan är stängd.

Lingvägens förlängning

Förvaltningen ser positivt på Lingvägens nya sträckning som har fördelar ur flera aspekter. Förlängningen av gatan ger två kopplingar mellan Hökarängen och Farsta vilket ökar flexibiliteten och minskar trycket på Pepparvägen. Boende i radhusen på Kvickensvägen slipper lastbilar som kommer med leveranser till skolan.

Förvaltningen ser inte att vägbankar ryms inom gatumark. Dessa förefaller läggas på befintlig parkmark på flera platser längs med Lingvägen. Vägbankarna kan inte ligga på parkmark varför gatumarken bör breddas så att hela vägkonstruktionen ryms.

Trafik och parkering

Idag cyklar många barn i fel riktning på Farstavägen på väg mot Kvickenstorpsskolan. Möjligheten att dubbelrikta den västra

cykelbanan på Farstavägen, eller på annat sätt underlätta för cyklisterna, bör studeras.

Det är bra att användning av cykel underlättas för bostäderna men det är samtidigt tveksamt att stora ytor inomhus tas i anspråk för endast cykelförvaring. Uppgifter om lägenhetsförråd, som bland annat kan användas för cykelförvaring, saknas i förslaget.

Med tanke på avståndet till tunnelbana och buss är parkeringstalet på 0,41 platser per lägenhet (med byggaktörens löfte om mobilitetsåtgärder) lågt. Det är också relativt långt, cirka en kilometer, till butiker både i Hökarängen och i Farsta centrum. Parkeringsmöjligheter för rörelsehindrade saknas vid bostadshusen och det nämns inte heller om det finns i garage. Detta måste åtgärdas i fortsatt planarbete.

Lutningen på norra delen av Lingvägen är för brant sett till stadens tillgänglighetskrav. Lutningen om drygt sju procent godtas ändå då det inte verkar gå att lösa nivåskillnaden på ett acceptabelt sätt för just denna sträcka. Lutningen uppfyller Boverkets krav på ramper där större lutning, 8,3 procent, accepteras.

Avfallshantering

Förvaltningen saknar redovisning för hur matavfallet ska hanteras. Enligt förslag till ny avfallsplan för staden ska matavfall samlas in från alla stadens hushåll år 2023. Möjlighet till separat hantering bör därför finnas för bostäderna.

Dagvatten

Förvaltningen ställer sig frågande till om den 6-7 meter breda remsa på bostadshusens baksida, vilken ska användas för infiltration och avledning av dagvatten och skyfall, är tillräcklig för ändamålet. Diket som ska hantera vattnet måste rymmas inom fastigheten.

Park och natur

Det smala området som föreslås som kvartersmark väster om bostadshusen kan antas schaktas ur för byggnationen. Särskilda åtgärder kommer att behövas på parkmarken intill. Träd som står inom ett avstånd om åtta meter från fastighetsgränsen hotas om inte åtgärder genomförs. Förvaltningen vill poängtera att risken annars är överhängande att träden på parkmarken blir så skadade att de dör inom en snar framtid.

Parkvägen från Kvickensvägen, som leder till parkvägen mot Skönstaholm, försvinner i och med förskolegårdens utbredning. Detta är vägar som används frekvent och förvaltningen anser att sträckan måste ersättas.

Det ser ut som att den befintliga parkmarken i sydligaste delen av planen planeras att användas till dagvattenhantering, men det är

otydligt redovisat. Förvaltningen önskar en redovisning om förhållandet mellan gatan och befintlig parkmark och vilka eventuella åtgärder som planeras på parkmarken utanför detaljplanen.

Grönkompensation

En del av ett väl använt rekreationsområde, där det finns en stor andel skyddsvärda gamla träd, kommer att försvinna. Förvaltningen föreslår nyplantering av ek- och tallmiljöer och andra arter som gynnar den biologiska mångfalden i närområdet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att stadsbyggnadskontoret visar en strategi hur Farstas lokala gröna infrastruktur på sikt ska upprätthållas för att följa stadens mål i miljöprogrammet om biologisk mångfald samt att förskolans placering revideras. Nämnden anser att planförslaget visar hur dagvatten kan omhändertas enligt stadens åtgärdsnivå och att det överlag har anpassats väl efter förutsättningarna.

Trafikbuller

Bostadshusens utformning och placering har i hög utsträckning beaktat ekologiska funktioner medan riktvärden enligt bullerförordning (2015:216) måste säkerställas med tekniska lösningar, vilket nämnden generellt ställer sig negativ till. Med tanke på beräkningarnas långa tidshorisont, och de osäkerheter de medför, samt Nynäsvägens bidrag som med stor sannolikhet inte är konstant då förhärskande vindriktning är från sydväst, anser nämnden att avvägningen mellan ekologiska värden och tekniska bullerlösningar för bostadshusen i detta fall kan accepteras. Det är positivt att täta balkongräcken säkerställs i plankartan.

Ur bullersynpunkt är det bäst att placera förskolebyggnaden längs med Lingvägen för att på så sätt skapa en skyddad gård. Då planen även måste säkerställa flödesväg vid kraftiga skyfall är en sådan placering olämplig och istället föreslås en två meter bullerskärm. Bullerutredningen visar på att det är svårt, trots bullerreducerande åtgärder, att skapa en förskolegård där delar av gården har en ekvivalent ljudnivå om ≤ 50 dBA, till stor del p.g.a. Nynäsvägens bidrag till ljudbilden som ligger cirka 350 meter från området.

Beträffande Nynäsvägens bidrag till ljudbilden inom planområdet, s.k. bullerregn, anges i stadens *Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm* att eventuell förekomst av bullerregn alltid ska redovisas, men normalt inte räknas in vid jämförelse med riktvärdena. En ungefärlig tumregel som kan tillämpas är att källor på avstånd över 300 meter, och där utredningsområdet inte är direkt exponerat för källan, inte inkluderas i bullerutredningen.

Naturmiljö

Stora delar av planområdet ligger inom stadens gröna infrastruktur. Enligt utredningar tillhörande detaljplanen har områdets naturmark klassats till visst, påtagligt och högt naturvärde. Resultaten visar att planförslaget bedöms ha försumbar påverkan på ekologiska spridningssamband för barrskogslevande fåglar. Då bostadshusen placeras inom en del av ett ädellövområde, bedöms planen leda till en viss ökning av barriäreffekt vid spridning i nordöstlig riktning för eklevande insekter, men att den sammantagna effekten på de övergripande spridningsmönstren bedöms som begränsad. Utredning redogör även för att det finns flera alternativa spridningsvägar genom och kring området. Vidare redovisas att även om det påverkade ädellövsområdet minskar i yta och delas upp i två, bedöms det genom sin närhet till andra områden fortfarande som funktionellt inom spridningsnätverket.

Även förskolan ligger inom den gröna infrastrukturen och minskar bredden avsevärt på det parkstråk som sträcker sig mot Skönstaholmsfältet. Naturmarken utgörs av gräsytor med visst naturvärde och påverkar enligt utredningen därmed inte ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter, barrskogsfåglar eller groddjur.

Bebyggelsestrukturen inom Farsta och Hökarängen erbjuder en rik mosaik av mindre grönområden insprängt mellan huskroppar och bebyggelse, som i sig är viktiga för biologisk mångfald och ekologiska funktioner. Längre och mer sammanhållna grönstråk mellan olika grönområden är färre.

Även om underlaget visar att spridningsfunktionerna för aktuella artgrupper inte påverkas i större utsträckning anser MHN att förskolans placering är problematisk. MHN anser att det är av största vikt att värna de få sammanhållna grönstråk som finns kvar, för att långsiktigt kunna utveckla dem till robusta livsmiljöer och spridningsvägar för flera artgrupper. Samtidigt kan ytorna utvecklas med exempelvis rekreativa kvaliteter och klimatanpassade åtgärder. Angående grönområden anges i i Stockholms byggnadsordning (2020-04-09) bl.a. om att:

- ☐ Förbättra åtkomsten och orienteringen till parker och grönområden. Aktivera och utveckla grönstråken i bebyggelsestrukturen för att skapa mötesplatser och sammanhängande gröna promenader.
- ☐ Utveckla parker och grönstruktur för att möta framtida klimatutmaningar genom olika ekosystemtjänster. Sträva efter balans mellan funktion och utformning.

MHN vill även upplysa om den syntesanalys som miljöförvaltningen lät genomföra under hösten år 2018 över mellersta söderorts gröna infrastruktur. Analysen ger rekommendationer och förslag på hur strukturen bör bibehållas och förstärkas för att upprätthålla de regionala spridningssambanden

och för att uppnå kommunala och regionala mål om biologisk mångfald (*Analys av grön infrastruktur i mellersta söderort, kartering och åtgärdsförslag 2019-11-07*).

Beträffande det redan idag försvagade spridningssambandet mellan Fagersjöskogen och Skönstaholmsfältet rekommenderas i analysen att fortsättningsvis värna och förstärka spridningsfunktionalitet mellan områdena. Den främsta åtgärden för att säkerställa den ekologiska spridningsfunktionen är att värna de befintliga skogsområdena som finns inom och i anslutning till den bebyggda miljön och längs med tunnelbanespåret. För att stärka de försvagade delarna rekommenderas att plantera tall, gran och ek på olika öppna områden, t.ex. på förskolans föreslagna placering.

MHN anser att stadsbyggnadskontoret (SBK) inte har visat på någon strategi för hur viktiga ekologiska spridningszoner som programmet för Tyngdpunkt Farsta redogör om ska beaktas, främjas och stärkas på lång sikt och då bl.a. spridningszonen mellan Fagersjöskogens förlängning vidare norr över mot Skönstaholm och Drevviken. Därav anser MHN att förskolas placering bör revideras och eventuellt uteslutas.

Markföreningar

Områdena för bostadshusens placering liksom för Lingvägens förlängning bör undersökas då det inte kan uteslutas att föreningar kan förekomma.

Upplysningar

Nämnden upplyser om anmälningsskyldighet för skolor och förskolor enligt förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden enl. 10 kap 11 § miljöbalken.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser generellt positivt på planens intentioner att koppla ihop Örbyleden med Farstavägen. En förlängning av Lingvägen till Farstavägen bidrar till att göra huvudgatanätet i stadsdelen mer permeabelt och stärker kopplingen mellan Hökarängen och Farstas södra delar. Lingvägen kommer utgöra en ny förbindelse mellan Farstavägen och Örbyleden och därmed vara ett avlastande alternativ till Pepparvägen som i nuläget ensam utgör denna funktion för motorfordonstrafiken. En förlängning av Lingvägen till Farstavägen är en välkommen förtätning av gatustrukturen i området och positivt för tryggheten och orienterbarheten i stadsdelen. Med ett nytt huvudcykelstråk i relationen skapas en bra förbindelse som förtätar en annars ganska gles del av stadens huvudcykelnät.

Gata

Den nya korsningen mellan Lingvägen och Farstavägen kan komma att behöva signalregleras med hänsyn till korsningens komplexitet samt prognostiserade trafikflöden.

Det är viktigt att nya gångvägar anläggs där detaljplanen bryter av de befintliga parkstråken. Parkstråken i dalgångarna är en viktig del av kulturmiljön och stadsbilden och av stor vikt för rekreationen.

Säkra skolvägar

Att vägen och skolan hamnar direkt invid varandra går emot den grundläggande principen i stadens plan för säkra skolvägar om att skolor inte bör placeras vid huvudgator utan vid lokalgator. Skolans placering bidrar till en inbyggd konflikt mellan krav på trafiksäker miljö och huvudgatans anspråk på rörlighet. Med anledning av det komplexa läget är det oerhört viktigt att vägens och skolans funktioner hålls isär och att skolgårdsytorna därför måste hållas helt avskärmade från trafiken på Lingvägen. För att nå skolan västerifrån kommer flertalet elever behöva korsa den nya Lingvägen och passagen över Lingvägen behöver en väl avvägd utformning.

Den nya vägen bidrar även med förbättringar för skolans trafikförutsättningar. Det blir lättare att nå skolan för fotgängare och cyklister och angöring med bil och leveranstransporter kommer att kunna ske på en lämpligare gata än nuvarande Kwickensvägen som är en smal, lokal återvändsgata.

Kontoret saknar resonemang kring avlämningsplats för barn som får skjuts med bil. Det är viktigt att skjutsning med bil sker utan att försämra trafiksäkerheten och tryggheten för de som går, cyklar eller åker kollektivt till och från skolan. Avlämningsplatser bör identifieras på cirka 200-300 meters avstånd från skolan, från vilka barnen kan ta sig till skolan på säkra gångstråk. På så sätt minskar den intensiva och röriga trafiksituationen utanför skolan.

Cykel

I trafikutredningen förs resonemang om behovet av tillkommande cykelpassage över Farstavägen i anslutning till korsningen med Lingvägen. Trafikkontoret anser att denna passage endast bör anläggas i detta läge om hela korsningen signalregleras. Om en signalreglering av korsningen inte visar sig lämplig bör i andra hand en anslutning planskilt via den befintliga tunneln under Farstavägen undersökas. I tredje hand bör möjligheten att ordna cykelpassagen i den redan signalreglerade korsningen med Färnebogatan cirka 60 meter västerut undersökas. I samband med en sådan åtgärd behöver cykelbanan på Farstavägens norra sida dubbelriktas på sträckan mellan Färnebogatan och den nya korsningen med Lingvägen för att ett sammanhängande cykelnät ska kunna uppstås.

Kollektivtrafik

Kontoret saknar ett tydligt resonemang kring planerad busstrafikeringen av Lingvägen. Tilltänkt läge för busshållplats invid skolan bör i ett tidigt skede ges utrymme och förberedas med hänsyn till att bustrafikeringen är en målsättning med den nya kopplingen mellan Örbyleden och Farstavägen. Ett läge för en ny busshållplats är önskvärt i nära anslutning till skolan i enlighet med riktlinjerna för placering enligt planen för säkra skolvägar.

Även behov av ytterligare busshållplatser längs Lingvägen norr om planområdet bör undersökas. Finns behov bör tillkommande hållplatser rymmas i utformningen för sträckan.

Trafikbuller

Den bullerutredning som utförts visar på svårigheter att klara riktvärden på bullernivåer för skola och förskola även om bullerskyddsskärmar beaktats i modelleringen. Denna problematik bör undersökas närmare i den kommande processen.

Detaljplanering av bullerskydd utmed den planerade förlängningen av Lingvägen samt ut mot Farstavägen behöver utredas vidare inför kommande skeden. Omdisponering av skol- och förskolegård kan även vara aktuellt där ytor med pedagogisk verksamhet med fördel placeras i delar där ljudnivån är lägre (målet 50 dBA) om man trots bullerskyddsåtgärder ej kan uppfylla 50-55 dBA. Detta bör framgå i utredning framöver.

Natur

Planen påverkar höga naturvärden och ett viktigt spridningssamband. Det är viktigt att vid genomförandet arbeta med förstärkande åtgärder för den biologiska mångfalden på kvartersmark, gatumark och parkmark.

Om en trumma ska göras under vägen för skyfallsvatten så är det lämpligt att den utformas för att kunna nyttjas av groddjur under normala väderförhållanden i och med att området ingår i kärnområde för groddjurssamband och ligger nära en potentiell groddjurslokal. I annat fall behövs andra åtgärder för att inte groddjur ska påverkas av exploateringen.

Grönremsor i vägområdet ska utformas så att de är lättskötta och samtidigt bidrar till dagvattenhantering, ett bra lokalklimat, minskad effekt av skyfall och stärkning av biologisk mångfald.

I och med att en förskola anläggs vid vägen är det viktigt att vindförhållanden beaktas så att luftföroreningar och partiklar inte påverkar barn och personal negativt.

Natur utanför kvartersmark får inte påverkas av exploateringen. Etableringar ska göras på redan hårdgjorda ytor. Åtgärder för att stärka biologisk mångfald kan utökas och omfatta även mark utanför detaljplanen men får inte ersätta åtgärder inom planen.

Park

Planen gränsar till en yta naturmark som inte är planlagd. Trafikkontoret önskar att denna naturmark planläggs som park då det exempelvis inte går att göra parkinvesteringar på mark som inte är planlagd. I och med en stor exploatering och många detaljplaner i närområdet ökar behovet av park samtidigt som slitaget ökar på alla natur- och parkytor.

Belysning

Utrymme för placering av gatubelysning måste säkerställas på allmän platsmark.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten har i huvudsak ingen erinran mot föreslagen placering av den nya bebyggelsen och vägen. Men i planbeskrivningen står att "Därtill skapar planen byggrätt för en tillbyggnad i tre våningar, samt två lägre byggnadsdelar mellan tillbyggnaden och den befintliga byggnaden respektive idrottsbyggnaden." Plankartan har endast reglerat en lägre totalhöjd mellan ny tillkommande byggnad och den befintliga idrottshallen med 38,0 m. Befintlig skolbyggnad och ny byggnad har samma totalhöjd på 48,0 m. Det bör regleras i plankartan att en länkbyggnad ska vara lägre mellan den nya och ursprungliga skolbyggnaden för att den ursprungliga byggnadskroppen ska vara fortsatt avläsbar. Norr om den befintliga skolbyggnaden skapas möjlighet att uppföra en fristående förskola i två våningar.

Det är positivt att skolbyggnaderna lämnar en stor del av den sparade naturmarken i mitten av skolområdet orörd. Den kommer fortsättningsvis att fungera som ett karaktärsskapande inslag i miljön och en skyddande barriär mot enfamiljshusen.

Stadsutvecklingsenhetens sammanvägda bedömning är att föreslagen detaljplan kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt med reservation för ovanstående.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker planens grundläggande idé att förlänga Lingvägen samt att ge byggrätt för bostäder, skola och förskola med erinran om vägens utformning samt omarbetning av bostadshusens storlek, höjd och gestaltning.

Skönhetsrådet ställer sig positivt till en förlängning av Lingvägen men anser att utformningen av vägsträckan måste utformas för låga hastigheter för största möjliga trygghet, synnerligen viktigt då det kommer att röra sig många förskolebarn och elever i området. Det vore också önskvärt att trafiken minimeras så mycket att de planerade bulleråtgärderna inte behövs. Rådet har ingen erinran vare sig mot ökad byggrätt för skolan eller den fristående förskolan även om gestaltningen enligt rådet måste bearbetas. Vidare anser

rådet att de planerade åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten inom skol- och förskoleområdet både önskvärda och nödvändiga.

Den del av planförslaget som rådet anser vara mer problematisk är de tre bostadshusen. Farsta liksom många andra stadsdelar som planerades ungefär samtidigt har en tydlig bebyggelsestruktur. Ju närmare centrum desto vanligare med inslag av högre hus och allteftersom avståndet till centrum ökar minskar höjden på bebyggelsen. D.v.s. flerbostadshusen får lägre våningsantal och i utkanten av området planerades villa- och eller radhusbebyggelse.

Rådet har ingen erinran mot typologin i sig, punkthus finns på flera platser i Farsta. Problemet som rådet ser det är höjden samt att de är för djupa och därmed oproportionerliga som gör att de inte kommer att fungera väl i Farstas bebyggelsestruktur eller som tillägg på den valda platsen. Ett av skälen som anges för just att denna byggnadstyp valts är att de ekologiska sambanden i området måste bevaras. Enligt rådet bör detta betyda att den nya bebyggelsen bör placeras och utformas så att den inte innebär ett så djupt intrång i naturmarken att sambanden till intilliggande grönstråk, som är livsviktig för t.ex. vissa småfåglar, påverkas negativt.

Sammanfattningsvis vill rådet således se en omarbetning som innebär att den storskaliga gesten och den något yxiga gestaltningen omarbetas till betydligt smäckrare byggnader med lägre höjd så att tilläggen kommer uppfattas som positiva tillägg i området.

SISAB

Den långsiktiga planeringen av framtida behov av förskola och skola i Farsta och Hökarängen visar på behov av fler platser. Detaljplanen medger att skolan byggs till för 520 ytterligare elever och att en ny förskola för 144 barn vilka utgör nödvändiga tillskott till den planerade kapaciteten.

Utbildningsförvaltningen

Området ingår i programmet för Tyngdpunkt Farsta och tillför därför inga ytterligare bostäder utöver det totala antalet bostäder som programmet omfattar, ca 8 000 st. Det innebär att inga ytterligare skolplatser krävs utöver det redan planerade i området, där utbyggnaden av Kvickentorpsskolan ingår som en del.

Förvaltningen har deltagit i planprocessen och kan konstatera att de behov som finns för skolans utbyggnad är tillgodosedda i planförslaget. Förvaltningen ser också mycket positivt på att gestaltning av den nya skolbyggnaden inte regleras detaljerat i planbestämmelserna. Det innebär en större frihet vid byggnation som ger ökade möjligheter till flexibilitet och kostnadseffektivitet, vilket är en viktig del av förvaltningens uppdrag. Vidare är det också mycket positivt och viktigt att övergångsstället utanför skolan blir upphöjt och att hastigheten regleras till 30 km/tim.

En fråga som bör hanteras i den fortsatta processen för skolans utbyggnad är att identifiera platser för hämtning och lämning av elever, speciellt viktigt för eleverna i de lägsta årskurserna. Till stor del regleras det med cykelparkeringar och trafiksäkra gång- och cykelstråk, men för de elever som hämtas och lämnas med bil bör en översyn göras för att hitta den lämpligaste platsen för detta. Den frågan måste hanteras tillsammans med berörda kontor.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB

Allmänt om vatten

För att möjliggöra detaljplanen krävs att befintlig dagvattenledning, i planområdets västra del, läggs om då den krockar med den planerade bostadsbebyggelsen. I planområdets norra del finns befintliga dagvatten- och dricksvattenledningar som även kommer att behöva läggas om då dessa kommer att krocka med den planerade förskolan.

SVOA har spillvatten-, dagvatten- och dricksvattenledningar i området för den planerade förlängningen av Lingvägen. Dessa ledningar kan komma att behöva läggas om, och flyttas ut till vägen, beroende på höjdsättning av gatan.

SVOA informerar vidare om befintligt vattentryck samt var serviser för anslutning till deras nät finns.

SVOA har en luftningsventil tillhörande befintliga huvudvattenledning som måste tas i beaktning. Denna ventil är placerad i området där den planerade förlängningen av Lingvägen ansluter till Farstavägen. Ett skyddsavstånd runt ventilen behövs.

Dagvattenhantering

SVOA förutsätter att dagvattenhanteringen på kvartersmark följer stadens åtgärdsnivå för rening och fördröjning innan anslutning till det allmänna nätet. Beräkningar på flödesförändringar från allmän platsmark visar att flödet förväntas öka efter ombyggnation även med åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten. Området avvattnas idag mot ledningsnät med kapacitetsbrist som mynnar vid skärmbassäng i norra delen av Drevviken efter passage av markavvattningsföretag. Detta innebär att det finns flera skäl till ytterligare fördröjningsbehov inom planområdet. Innan planen går till antagande behöver det säkerställas att det finns ytor inom planen för ett eventuellt ytterligare behov av fördröjning inom allmän platsmark. Föreslagna diken för avledning av vatten från naturmark beskrivs få någon sorts dränering i lågpunkt. Dessa diken behöver kunna fördröja avrinnande vatten innan det avleds vidare. I det fortsatta projekteringsarbetet kan det vara lämpligt att utreda om det går att avleda detta vatten utan att ansluta till det allmänna nätet.

Dagvattensystemet för aktuella detaljplanen ska ta hänsyn till det dagvatten som idag avrinner från den sydligaste delen av Lingvägen (närmast vändplanen) och som idag troligen perkolerar till mark. I samband med förlängning av Lingvägen ska denna funktion säkerställas alternativt ersättas med avledning i ny dagvattenledning söderut. Samordning bör ske med entreprenaden för ombyggnad av den södra delen av Lingvägens, norr om aktuell detaljplan.

Enligt dagvattenutredningen ska skelettjordar anläggas på gatusträckningen norr om aktuell detaljplan, som i nuläget byggs. Pågående projekt för ombyggnation av gatan, projekt Anisen (2012-13373), har inte planerat för anläggningar som renar och fördröjer av dagvatten. Om detta innebär att flöden och föroreningar från detaljplanen underskattats i dagvattenutredningen så bör det klargöras hur dagvattenhanteringen kan utvecklas i en hållbar riktning innan antagande av planen, så att lämpliga ytor finns tillgängliga för dagvattenhantering.

Avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för maskinella system i form av botten tömmande behållare då detta går i linje med stadens princip om maskinell hantering. Vid tömning av dessa är det viktigt att säkerställa att detta går att genomföra enligt stadens riktlinjer *Projektera och bygg för god avfallshantering*. Så som situationsplanen nu anger (planbeskrivningen s. 28) kommer hämtfordon inte kunna ställas upp jämsides med vissa av behållarna vid tömning. Även avståndet mellan hämtningsfordonets respektive behållarens mittpunkt bedöms kunna överskrida maxavståndet på 6 m.

Stockholm Vatten och Avfall ser även positivt på att det planeras för ett återvinningsrum med utsortering av förpackningar och tidningar för både bostäderna, förskolan och skolan då detta bidrar till att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Vid fortsatt planering är det viktigt att följa riktlinjerna kring kärthantering i *Projektera och bygg för god avfallshantering*.

Det är positivt att skol- och förskoleverksamheten planerar utsortering av matavfall genom avfallskvarn till slutna tank. Fr.o.m. 1 januari 2021 kommer det bli obligatoriskt med matavfallsinsamling för verksamheter som serverar mer än 25 portioner per dag. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare för verksamheterna, en så kallad kombitank. Från 2023 kommer det även bli obligatoriskt med matavfallsinsamling för hushåll.

Vid nybyggnationer ska system för insamling av grovavfall planeras in, exempelvis genom att reglera plats i miljörum eller utforma en uppställningsyta för container på kvartersmark. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt

grovavfall. Hämtning från fastigheten ska enligt renhållningsordningens föreskrifter ske minst två gånger per år.

Då detaljplanen innebär tunga fordon i närheten av barn i rörelse rekommenderar Stockholm Vatten och Avfall att trafiksäkerheten för planen ses över. Vid vidare utredning under planarbetet är det också viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen.

Stockholm Vatten och Avfall ser också positivt på att angöring av sopbil kommer ske från Lingvägen samt att det görs möjligt att köra genom området. Angöringsplatserna ska vara anpassade efter storleken på aktuella hämtfordon och anordnade så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik. Angöringsplatserna ska också vara utformade så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/Fjärrkyla: Stockholm Exergi AB, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och regleras enligt gällande förläggningsavtal. I övrigt ingen erinran.

Skanova

Skanova har inget att erinra till detaljplanen.

Ellevio

Regionnät

Ellevio har befintliga 33 kV och 11 kV kabelförbindelser vid planområdets södra gräns. Kablarna är mycket viktiga för elförsörjningen i stora delar av Stockholms Söderort.

Markarbeten av alla slag ovan och i närheten av kabelstråket behöver detaljgranskas på förhand av Ellevio Regionnät för att säkerställa god arbetsmiljö för entreprenör samt förhindra uppkomst av skador på kablarna. Planeras sprängning, borrar, spontning på platsen vill Ellevio samråda om utförandet.

Markarbeten inom ett säkerhetsavstånd om 1 meter från närmaste 33kV-kablarna får av säkerhets- och arbetsmiljöskäl inte förekomma utan avbrott i förbindelsen. Arbetena inom nämnda säkerhetsavstånd måste även övervakas av en instruerad elsäkerhetsledare, krav på en sådan kompetens måste således framställas vid upphandling av entreprenör.

Inom ovan nämnda säkerhetsavstånd ser vi helst inte heller att marken under byggnadstiden inhägnas eller används för uppställningsplatser av exempelvis material, byggbodar eller liknande. Detta har sin grund i att Ellevio måste ha omedelbar åtkomst till kablarna om det uppstår fel som gör att de måste friläggas.

Ellevio behöver ett skyddsavstånd för de magnetfält som kabelförbindelserna alstrar.

När det gäller nya byggnader bör man vid planering eftersträva en utformning och placering som begränsar exponeringen för elektromagnetiska fält. Som försiktighetsprincip rekommenderar miljöförvaltningen att nya byggnader där människor vistas mer än tillfälligt inte bör byggas där 0,4 mikrotelsa överskrids.

Lokalnät

För att klara försörjningen av tillkommande bebyggelse behöver en nätstation etableras inom planområdet. Plankartan behöver därigenom kompletteras med ett E-område 10x10m. Det är viktigt att stadens policy för magnetfält samt myndigheters rekommendationer avseende industribuller beaktas i samband med val av läge för nätstationen.

Bostadshusen i planen hamnar långt från befintligt nät och kapacitet för byggkraft behöver därför planeras i tidigt skede. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Hyresgästföreningen Sydost

Hur ser fördelningen ut mellan 1-4/5-rumsägenheter i storlek och antal?

Är det tänkt att inplanera en mötes-/verksamhetslokal för de boende?

Enligt övergripande mål i stadens miljöprogram poängteras att en hållbar användning ska vara högst 55 kwh/m² per år med siktet inställt på ett mål om högst 45 kwh/m² per år. Kravet på energiförsörjning omfattar uppvärmning, tappvarmvatten och fastighetsenergi. Har ni tagit hänsyn till ovensagda i en kravspecifikation? Vilket typ av ventilationssystem för skollokaler respektive bostäder kommer att installeras?

Tänk på att ej välja fönster med lägre u-värde än 0,9.

Saknar rubrik ventilation/inomhusklimat för skolor respektive bostäder för att klargöra vilket som planeras.

P-garage: El-laddningsuttag, hur många?

Tänk på att återvinningsrum ska ha släktstyrd till- och frånluft.

En hastighet på 30 km/h föreslås för den nya gatan. Av egen erfarenhet uppfattas detta som för högt. Vi rekommenderar en högsta hastighet på 20 km/h.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

PN

Den mysiga lummiga idyllen byggs bort genom en hård trafikerad väg där alla kommer att gena för att ta sig till Farsta. Det finns redan vägar att ta sig dit. Att bygga en väg precis utanför Kvickentorpskolan är inte bra varken ur säkerhetssynpunkt eller miljötänk eftersom många föräldrar kommer att köra vägen ner för att lämna sina barn i skolan. I Lillskogen finns mångfald av vilda djur den besöks ofta av förskolebarn. Full förståelse att man ska bygga ut vägen för cyklister men att förlänga Lingvägen är endast negativt. Prioritera andra transportsätt än bil.

ST och MC

Lingvägen är ett utmärkt exempel på hur framkomlighetsstrategier och stora ord om ökad cykling snabbt smulas sönder under luddiga formuleringar om "målkonflikter", "olika avvägningar fick göras", "vi fick göra vissa kompromisser" och "det kan inte alltid bli perfekt för alla". Det ska byggas hus på platsen - alltså förtätas. Det är en alldeles utmärkt idé, Stockholm behöver fler bostäder. Men de tre punkthus man planerat att slänga ut bland tallarna kräver ingen genomfartsled. Det hade räckt med att förlänga Lingvägen till de nya husen. Men här vill Stockholms stad passa på att anlägga genomfart också, vilket innebär väldigt mycket bilväg för väldigt lite förtätning. Och man kan väl tänka att eventuella föräldrar som flyttar in där, kommer dra samma slutsats som kommunens egen trafikanalys, att det kommer vara rätt komplicerat att cykla här. Men enkelt att ta bilen. När vägbyggandet är klart kommer de nya cykelvägarna se annorlunda ut. Och skolbarnen och andra i området får en ny trafikmiljö att navigera i. Idag är man som bilist hänvisad till väg 73 som ansluter till Örbyleden. Vill man slippa att köra på leder kan man istället välja Pepparvägen.

Lingvägen är däremot idag en återvändsgränd om man inte kommer på cykel. Nu får man alltså ytterligare en genomfartsväg. Som bilist blir det enkelt att bara köra förbi Kvickenstorpsskolan. Det är öppet i bägge riktningar och bara att köra förbi. Enligt visionsbilderna blir det goda svängradier i anslutning till Farstavägen. Gott om plats, god framkomlighet och enkelt att begripa. Det finns gott om bilvägar i området med god framkomlighet. Man har inte minst en hel riksväg till sitt förfogande.

För den som cyklar idag kommer man från Lingvägen upp på en rätt gammal och dåligt underhållen cykelbana. Eftersom biltrafiken har svårt att låta bli att ta genvägar, har man ställt upp bommar, inte bara på själva cykelbanan, utan också vid sidan ute i naturen. Sedan fortsätter man bara på cykelbanan förbi skolan och kommer sedan fram till Farstavägen, som man passerar under. Det är världens enklaste, nästan hela tiden att cykla - så länge man inte ska upp på Farstavägen. Alla cykelbanor är dubbelriktade.

Nu bygger vi istället genomfartsled. Nu blir det mer komplicerat. För här har man, som så svensk cykelkultur bjuder, valt att lägga cykelbanan på olika sidor av vägen. Då blir cykelturen plötsligt mer komplicerad. Vid skolans huvudentré och sista biten till Farstavägen är nämligen cykelbanan nu hälften så bred och enkelriktad. Alltså måste cyklisterna korsa biltrafiken där, enligt plan på en cykelpassage, alltså skall väjningsplikt för cykeltrafiken råda, vilket vi vet inte fungerar i Stockholm.

Flest olyckor sker i korsningar. Prioriteten ligger inte på cykeltrafiken, då hade det varit en cykelöverfart. Eller ännu hellre, då hade cykelbanan bara fortsatt, utan nittiograderssvängen, och "bilvägen" hade korsat istället. En person som varit i idrottshallen och ska hem mötte förr inte en enda bil. Men eftersom cykelbanan som passerar idrottshallen föreslås enkelriktas får personen istället svänga vänster, köra tillbaks hela vägen upp till böjen för att nå cykelpassagen, korsa biltrafiken och sedan cykla tillbaks samma väg igen för att komma under Farstavägen. Om samma person bor en bit upp på Farstavägen ökar svårigheten. Personen behöver då cykla åt helt fel håll, ta sig över cykelpassagen, cykla tillbaks igen och sedan ta sig upp på Farstavägen och ta sig över den. Vår cyklist ska egentligen några meter men får en längre omväg att ta sig. Och en vägkorsning blir två.

För att ta bort alla korsningar med biltrafiken hade man kunnat bygga en dubbelriktad cykelbana längs Lingvägen intill idrottshallen. Men det är alltså inte det som det handlar om, utan det handlar om att prioritera biltrafiken. Och effekten av att bygga ett småkrångligt system på en redan småkrånglig lösning är att den inte längre är "små"-krånglig. Den blir storartat krånglig. Det hade delvis kunnat underlättas genom att bygga tydliga cykelöverfarter så att cykelbanorna inte bryts av genomfartsleden. Men också här har man valt att prioritera genomfartstrafiken, man bygger alltså bara cykelpassager. Utdrag ur kommunens trafikanalys:

"En konsekvens av den nya gatusträckningen är att närområdets cykelnät i sin helhet blir komplext och svårorienterat då en risk är att trafikanter hamnar fel och utmanar trafiksäkerheten."

"En stor konsekvens är att det omkringliggande gång- och cykelnätet påverkas av flera nya korsningspunkter och därmed ökad

risk för konflikter. Ytterligare en konsekvens är att närområdets gång- och cykelnät i sin helhet kan upplevas komplext och svårorienterat."

När man 2020 hade hoppats att nya trafiklösningar snarare skulle gå åt andra hållet, att "nytt" betyder att man prioriterar cyklisterna och att förändringar betyder att det blir enklare. Kommunens alldeles egna framkomlighetsstrategi har helts glömts bort.

Bilen verkar ha tagit sig upp i prioriteringsordningen och cykeln halkat ner. Trafiksystemet blir inte bara krångligare för oskyddade trafikanterna utan biltrafiken kommer även att öka. Och de tre nya punkthusens invånare får en tydlig signal när de flyttar in. Här är det bekvämt med bil, man bygger ju dessutom tre stora garage under husen. Och det behöver ju inte behövt bli såhär. Man behöver inte bygga en genomfartsled, man kan bara förlänga Lingvägen fram till de tre punkthus man vill placera här och rustat upp cykelbanan. Gärna till räddningsvägsstandard så hade räddningstjänsten, till skillnad från ensamma privatbiler, kunnat komma fram från båda hållen.

Så hade kanske de där nyinflyttade tänkt, "Här kan man ju cykla, toppen!". Och föräldrarna till barnen i skolan hade kanske tänkt att de vågade släppa sina barn på cykel till skolan. Det kommer vara för mycket trafik på denna väg då biler från Örbyleden kommer att ta denna genväg till Farsta, då vägen är helt utan farthinder bred nog för alla att blåsa på i 50km/h istället för Pepparvägen som är en 30-väg full av farthinder.

Att det skulle räcka med väjningsplikt på den nya korsningen mellan Lingvägen och Farstavägen är orimligt med tanke på att det inte fungerar vid Pepparvägen och Farstavägen. Bilarna stannar och blockerar cykel och gångtrafik ständigt. Nu ska det alltså bli en till korsning, stor dessutom, som vi och många andra måste passera där bilarna kommer ta sig rätten att ha företräde.

Det är inte förenligt med någon framkomlighetsstrategi eller miljöstrategi att förlänga Lingvägen hela vägen ut på Farstavägen.

KH, JB, MB, MS, JK, ST, BH, SD, JU, ÅK, DK, MR, MH, HH, AI, CR, PN, TP, ER, UU, PB, MB, JW, ML, MC, RN, ZL, JB, JKD, AD, MM, ZM, AH, KW, MW, OE, EGE, OG

38 boende framför att den nya bostadsbebyggelsen kommer att skugga deras bostäder från eftermiddag till hela kvällen. De försämrade ljusförhållandena kommer påverka dem mycket negativt för de boende längs Kvickensvägen och eventuellt Lesjöforsgränd. Deras uteplatser skulle skuggas av höghusen som planeras. Försämrade ljusförhållanden kommer att påverka boendemiljön negativt, ev. påverka de putsade fasaderna på en ökad fukt samt sänka värdet på våra hus. Det framgår inte av solstudien hur Lesjöforsgränd påverkas. Skrivarna vill att förslaget ändras på ett

sätt som inte skuggar dem! De vill ha fler och lägre punkthus istället. Då skulle det bli acceptabelt ur ljusförhållandesynpunkt.

De boende beskriver att befintlig boendemiljö passar det bättre med radhus eller fler låga flerfamiljshus med bostadsrätter så att det smälter in i stadsmiljön samt att det inte skuggar deras hus. Vid byggnation av 3 stycken 10-våningshus smälter detta absolut inte in i stadsmiljön. Höghusen bör samlas intill varandra i Farsta, inte utspridda en här och en där.

Angöringsplats till nya förskolan måste ske via förlängningen av nya Lingvägen på den nya vändplatsen avsedd för transporter till och från skolan för att avlasta Kvickensvägen. Förskolans ingång ska alltså vara från den nya vändplatsen och inte ha någon ingång som nås via Kvickensvägen. Den nya vändplatsen bör ha avsedd plats leveranser och för hämtning/lämning av barn till nya förskolan. I annat fall belastas Kvickensvägen ännu hårdare än den redan är då den nya förskolan ska ha plats för ca 144 barn som ska hämtas och lämnas.

De berättar att i annat fall blir det ännu mer trafik på den smala Kvickensvägen som redan nu är hårt trafikerad av flera. Trafiksäkerheten försämras. Det bor cirka 25 små barn bara på Kvickensvägen som korsar vägen till/från skolan samt flera barn från närområden som passerar på gångvägen mitt på gatan där övergångsställe saknas. Parkerade bilar längs gatan påverkar sikten och ökar risken för barn. Bilar som åker ut från skolan mot Farstavägen får inte plats för mötande trafik då gatan är mycket smal. Bilarna/lastbilarna kör idag upp på trottoaren på vägen ut från skolan mot Farstavägen nära bebyggelse entréer. Det blir en ännu större trafikfara på Kvickensvägen och än mer osäker skolväg om trafiken ökar istället för att minskas. De vill att trafiken leds om till nya infarten och öka säkerheten på Kvickensvägen som är en skolväg för många barn.

LR

LR beskriver att området är byggt på 1970-talet med ett tillägg på 2010-talet. Det finns många äldre som bor i området. LR anser att det inte är möjligt att ändra Lingvägens karaktär från entrégatan till genomfartsgata därför det skulle innebära ökade hastigheter, trafik, avgaser, buller och risk för olyckor dels för barn och äldre. LR förslår en annan lösning där Lingvägen angörs via en ny angöringsgata från Pepparvägen.

LR vidare beskriver att det är två tredjedelar av trafikanterna i Lingvägen som håller en hastighet som översteg hastighetsgränsen på 30 km/tim och högsta uppmätta hastigheten var 66 km/tim och berättar att det saknas hastighetreducerande åtgärder.

EJ

EJ kan inte se att det finns något som kan motivera ett gynnande av utökad biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

EJ anser att trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

Den trafiklösning för skolan och de nya husen som finns i planförslaget runt skolan och bostäderna fungerar lika bra utan bil anslutning till Lingvägen. EJ berättar att planen bör ta hänsyn till pensionärer, barn och synskadade och att det finns tillräckligt med cykel kopplingar t.ex. vid Måndagsvägen.

BS

BS tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden.

BS anser att endast de som bor på högre nummer än Lingvägen 170 skulle få en närmare bilväg till Farsta Centrum än i dagens läge, dessutom är den delen av Lingvägen idag inom mycket bekvämt cykel och gångavstånd till Farsta Centrum.

BS kan inte se att det finns något som kan motivera ett gynnande av utökad biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

KH

KH motsätter sig starkt att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen. Idag har en ny förskola (Röda tråden) med sex avdelningar och ytterligare bostäder, de så kallad Gunnarhusen, tillkommit längs Lingvägen. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1100 barn. även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn). KH tycker att utbyggnad kraftigt kommer att försämra miljön med ökade avgaser, ökat buller samt större risk för olyckor dels för barn och dels för äldre och synskadade.

Den befintliga parkvägen mellan Lingvägen och Farsta bör behållas. Den är en naturlig och säker väg för gång- och cykeltrafikanter som vill ta sig mellan Lingvägen och Farsta.

Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen. Grönområden naggats utefter

Lingvägen från Örbyleden till vändplanen. Ny bebyggelse har tillkommit på Lingvägen, Sirapsvägen och Saltvägen. Nu återstår det som är kvar av Samsöskogen, ett naturområde som används flitigt av både barn och vuxna.

SS

Det har byggts cirka tolv nya hus de senaste två åren. Mark som rör detta projekt anses ju dessutom särskilt värdefull. Och det vill ni lösa genom att "ta lite mindre" av den och endast bygga tre kolossala punkthus. Genomfartsvägen gynnar ingen. SS berättar att frågan om genomfartsvägen har tidigare lyfts upp och fått stora protester och att SS inte vill att planen fortsätter.

GN

GN är emot att ytterligare tre höga hus byggs i Samsöskogen och att det byggs vid Kvickentorpsskolan. GN har tagit del av sammanfattningen som har kommit från SV och MLW och håller med dem i detta.

SF

Det är fel att prioritera biltrafik och att inte tänka på barnen, då det är deras väg till skolan. Många synskadade bor efter Lingvägen Enligt Stockholm stads översiktsplan ska barnkonsekvensanalys göras. Barnkonventionen är svensk lag. (Var med och protesterade år 1969, då fanns inte Kvickentorpskolan).

HVB

HVB vill inte att det byggs en väg via Lingvägen till Farsta eftersom Nynäsvägen och Pepparvägen redan kopplar dessa. HVB tycker att förslaget prioriterar biltrafik samt inte tar hänsyn till barnen och synskadades perspektiv. Det saknas barnkonsekvensanalys och förslaget är emot lagen om barnkonventionen.

EB

EB motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen. Trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

EB anser att endast de som bor på högre nummer än Lingvägen 170 skulle få en närmare bilväg till Farsta Centrum än i dagens läge, dessutom är den delen av Lingvägen idag inom mycket bekvämt cykel och gångavstånd till Farsta centrum.

EB tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden. Det motverkar stadens vision om cykel och gångtrafik.

MS

MS motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata samt ny bebyggelse eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade. Anslutning till de nya husen kan ske med gata från Pepparvägen om man breddar befintlig tunnel eller vändplats efter de nya husen. Det byggs ny cykelbanan längs med Lingvägen vilket känns oplanerat om man utökar biltrafiken och tar bort all bilparkering längst Lingvägen.

BN

BN bor inom området sedan 1964. BN tycker att frågan om att göra Lingvägen till en genomfartsväg till Farsta har kommit upp flera gånger genom åren och planen måste avfärdas på grund av två skäll. Första är säkerhet av barn och synskadade nära trafik. Den andra är påverkan av utökade avgaser och buller i närmiljön.

Enligt BN utfördes hastighetsgränser för att skapa tryggare miljöer till barn och synskadade. Idag är det sällan att hastighetsgränsen av 30 kilometer per timme följs av bilförare. Att omvandla Lingvägen till en genomfartsled kommer orsaka flera snabb körande bilar, olycksrisken ökar och säkerheten av dessa grupper minskas. Dessutom byggs just nu en cykelbana på Lingvägens västra sida och därmed minskar vägens bredd på ett sätt som försvårar genomfart för bilister. Man har under senare tid uppfört en ny förskola på vägens södra del och här stannar varje dag en mängd bilar med föräldrar som lämnar och hämtar barn. Detta skapar risk för olyckor idag. BN vill se en konsekvensanalys av genomfartsleden.

BN berättar förlängningen skapar lokala problem med ökade avgaser och buller. Evidensbaserade forskning visar att grönområdet i närheten till boende ökar mänskligt välbefinnande och hälsa. En mängd höghus har vuxit upp och trängt ut oersättliga grönområden och belastat området med växande biltäthet och parkeringsproblem. Behovet av nya bostäder är desperat, men desperationen får inte kväva det sunda förnuftet och resultera i övertramp när det gäller människors hälsa och trivsel.

NF

NF motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

Trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

NF anser att endast de som bor på högre nummer än Lingvägen 170 skulle få en närmare bilväg till Farsta Centrum än i dagens läge, dessutom är den delen av Lingvägen idag inom mycket bekvämt cykel och gångavstånd till Farsta Centrum.

NF tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden. Det motverkar stadens vision om cykel och gångtrafik.

ML

ML berättar att bygga fem nya bostadsbebyggelser och en förskola samtidigt placera vägen mellan skolan och nya bostäder är ett dåligt ide. Förslaget skapar genomfartstrafik. Det finns många barnfamilj i området och med planer kommer det vara ändå mer barn tät därför även trafiktätt. Dessutom finns synskadade i området. Fin natur med underbar promenad- och cykelväg till Farsta som skövlas. ML vill att det görs investeringar annanstans.

BS

BS motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

Trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

BS tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden.

LM

LM berättar att Lingvägen kommer att bli en smitväg förbi köerna på Nynäsvägen vid högtrafik morgon och kväll. LM undrar hur förslaget kan säkerställa att Lingvägen inte används av genomfartstrafik. LM vill att det byggs en återvändsgränd från Farstavägen till de nya 160 bostäderna, och låt Lingvägen fortsätta vara en återvändsgränd i Hökarängen.

AP

AP vill inte att Lingvägen förlängas eller det byggs nya bebyggelser.

HR

HR motsätter sig den planerade öppningen av genomfartstrafik på Lingvägen då genomfartstrafik leder till ökad bilism och bilism är något som under lång tid debatterats för att minskas.

HR anser att tillgängliggörande av biltrafik får motsatt effekt, vilket gör att bilismen kommer öka i området. Det är för HR obegripligt och ologiskt att det föreslås genomfartstrafik i bostadsområden.

HR informerar om att det utefter Lingvägens sträckning har byggts många bostäder de senaste åren vilket gör att fler människor befinner sig i området och i och med detta också fler barn. HR menar även att det har byggts ett stort dagis (Röda tråden) precis i anslutning till Lingvägen, och undrar varför dessa barn ska utsättas för biltrafik? HR anser att barnen utsätts för risk att blir påkörda (eller deras föräldrar) samt att de utsätts för avgaser och buller/ljud, vilket innebär ohälsa.

HR framför även att Kvickentorpsskolan kommer att byggas ut för fler barn/elever/förskolebarn utefter den tänkta sträckningen utav Lingvägen. Det är en gåta för HR varför man vill ha biltrafik i anslutning till skolan/förskolan då även dessa barn utsätts för trafikrelaterad fara, avgaser och buller. HR informerar om att det vid skolan dessutom är utformningen utav bilvägen så att de som cyklar till/från skolan måste passera över bilvägen.

Om genomfartstrafik blir möjlig på Lingvägen så kommer biltrafiken vid köbildning på Nynäsvägen enligt HR att uppmuntra bilister att vid Skogskyrkogården köra genom Tallkrogen och Gubbängen för att smita via Lingvägen. Detta kommer enligt HR att bidra till att ökad biltrafik genom hela sträckningen. Att försöka hindra detta genom någon trafikskylt som säger genomfart förbjuden kommer enligt HR inte att ha någon effekt, då detta inte kommer att efterföljas.

HR menar att hen och andra boende som bor utefter Lingvägen i alla år har varit hänvisade till Örbyleden/Nynäsvägen vid bilfärd till Farsta och det har fungerat utmärkt; i de allra flesta fall behövs inte bil då det är promenadavstånd från Lingvägen till Farsta samt att det finns möjlighet att cykla eller ta tunnelbana om man inte vill gå.

HR anser att ett öppnande för genomfart till Farsta inte skulle vara någon vinning för dem som bor på Lingvägen; en bilresa från Lingvägen skulle möjligtvis ge en tidsvinst på max 5 minuter till Farsta, i förhållande till vad det tar idag om man åker via Örbyleden/Nynäsvägen. Nackdelarna utav genomfartstrafik är enligt HR så många fler och av allvarigare karaktär än den tidsvinst som uppstår, så genomfartstrafik är inte försvarbart.

HR menar att det är vårt ansvar att visa hur vi vill ha vår infrastruktur i framtiden, med långtidsperspektiv. HR anser att bostadsområden ska vara trygga och befriade från genomfartstrafik för bilburna, och att det ska finnas bra möjligheter att kunna ta sig fram via cykel- och gångvägar. HR anser att det ska erbjudas cykelpooler där människor kan låna/hyra cyklar eller lådcyklar för att kunna transportera sig eller handla utan bil.

HR anser att det måste finnas grönområden som är befriade från bilar och där människor kan finna lugn och återhämtning, där barn

kan leka utan att behöva tänka på att bilar kan komma farandes; områden där skolor, dagis och lekparkar inte har bilar i sin direkta anslutning, så att barn (och föräldrar) kan känna sig trygga i sin närmiljö.

HR anser att inga farthinder eller hastighetsbegränsningar kan bidra till att uppnå denna miljö, det måste vara begränsning i hur mycket bilar som finns i området där människor bor, tar sig till dagis/skola/arbete, leker eller på annat sätt spenderar sin lediga tid. HR invänder sig mot förlängningen utav Lingvägens bilkörfält.

HR anser att det inte finns något som motiverar gynnad och ökad biltrafik förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. HR ser heller inte hur bostadsområden gynnas utav att få genomfartstrafik då annan trafik än de som bor i området leds genom boendemiljön.

HR ställer sig frågan hur genomfartstrafik och med en uppmuntran till ökat bilåkande kan bidra till en hållbar stad; var finns tanken på miljön i detta förslag?

ÅC

ÅC anser att om man ser ett behov av bättre tillgång till Kvickentorpsskolan och fler bostäder i området kan detta ändå åtgärdas genom infart från Farstavägen alternativt Pepparvägen utan att vägen ansluts till Lingvägen. ÅC berättar att förlängning av Lingvägen kommer orsaka genomfartstrafik.

Vid en genomfartsled kommer trafiken på Lingvägen att öka markant. Man har just byggt en stor fin förskola (den röda tråden) tätt inpå Lingvägen. Förslaget innebär att skolan får bilväg tätt inpå två av skolans fyra sidor, och med en förlängning av vägen kraftigt ökad trafik. Det är bara några meters trottoar som kommer att skilja skolan från vägen.

ÅC vill veta om mått på friyta eftersom förslaget innebär minskning av gårdsyta och ökning av antal barn. ÅC avslutar med att förslaget inte är framtaget utifrån barnens perspektiv utan sätter bilister som pendlar i första hand. Förslaget innebär en försämrad trafiksäkerhet för såväl boende i området och barn som går på skola och förskola i området. ÅC vill att möjligheten att cykla och gå utan att korsa trafikerade vägar behålls.

JL

JL berättar att genomfartstrafik leder till ökad bilism och bilism är något som under lång tid debatterats för att minskas. Att tillgängliggöra biltrafik får motsatt effekt, vilket gör att bilismen kommer öka i området. Barnen utsätts för risk att blir påkörda (eller deras föräldrar) samt att de utsätts för avgaser och buller/ljud, vilket innebär ohälsa. Utformning av nya vägen orsakar att cyklar från/till skolan måste passera över vägen.

JL anser att nackdelarna utav genomfartstrafik är så många fler och av allvarligare karaktär än den tidsvinst som uppstår, så genomfartstrafik är inte försvarbart.

JL motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen. JL berättar att bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik därför vill JL att det erbjuds cykelpooler av cyklar och lådcyklar.

TM

TM motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen.

TM anser att trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

TM anser att endast de som bor på högre nummer än Lingvägen 170 skulle få en närmare bilväg till Farsta Centrum än i dagens läge, dessutom är den delen av Lingvägen idag inom mycket bekvämt cykel och gångavstånd till Farsta Centrum.

TM tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden.

PL

PL berättar att det saknas en aktuell barnkonsekvensanalys. Trafikutredning fastslår att framkomlighet och säkerhet för barn som rör sig oskyddat i kvarteret kan minska av den ökade trafiken och breddningen av vägen. Även vi som färdas med barnvagn och cyklar med kärror för barn förväntas påverkas negativt, trots att just gång- och cykeltrafik ska prioriteras i planering.

Samsöskogen är en av de gröna lungor som idag fyller ett mycket stort värde för barnen rekreativt så valet att förlägga de nya bostäderna just där framstår som ogenomtänkt.

PL anser att det saknas dialog med lokala aktörer och invånare och önskar att se en ordentlig analys av hur de nya trafikflödena kommer se ut, inte minst för att säkerställa att den nya planen verkligen får de positiva effekter som nämns samt en utredning till grund och ett helhetsperspektiv där barnens välbefinnande, säkerhet, framkomlighet och behov finns integrerade.

PLM

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k. Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är

kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna

beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

7. Att planera bostäder och förskolor som redan från start är bullerutsatta och måste buller anpassas måste väl vara mot allt vad vetenskapen vet om betydelse av ett hälsosamt boende och fritid och borde strida mot principer för en bra boendemiljö.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

KE

I förslag anser KE att biltrafiken prioriterats alldeles för mycket, på bekostnad av en trygg och säker trafikmiljö för gående och cyklister vilket går emot stadens framkomlighetsstrategi. Förslaget skapar risker för gående och cyklister, främst kring Kvickenstorpsskolan, men även längs nordligare delar av Lingvägen.

KE berättar att det måste vara möjligt att ordna skolans angöringar utan att skapa genomfartsmöjlighet för biltrafik. Om byggandet av de nya bostadshusen kräver genomfartsmöjlighet så är det inte en lämplig plats att exploatera. KF anser att planförslaget är dåligt och behöver omarbetas, utan genomfartsmöjlighet på Lingvägen.

MR

MR motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen. MR berättar att genomfart leder till ökad bilism i området.

MR berättar att det har byggts många bostäder och förskola i området vilket betyder att antal vuxna och barn har ökat. Det finns planer att bygga en skola utöver det befintliga. Förslaget skulle påverka buller nivån, luftkvaliteten och risk för olyckor där barnen vistas.

MR tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg

mellan Farstavägen och Örbyleden. Nya kopplingen utsätter barnen till avgaser, buller och trafikfaror.

MBR

MBR motsätter sig att göra Lingvägen till en genomfartsgata eftersom det skulle utöka biltrafik förbi de förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande vändpunkt för Lingvägen. Trafiklösningen som skissats för Kvickentorpskolan och de nya husen kan fungera lika bra om inte bättre med enbart cykelbaneförlängningen av Lingvägen.

MBR tycker att fördelarna med att koppla ihop Lingvägen med Farstavägen väger mindre då kopplingen skulle skapa en genväg mellan Farstavägen och Örbyleden.

WEE

WEE berättar att det kommer bli en kraftig genomfartstrafik med bilister som ser möjligheten att undvika Nynäsvägen, och fina naturvärden och grönområden som människor absolut ska värna om kommer att försvinna. WEE är emot planen och vill att det tas hänsyn till alla remissvar.

BL – fastighetsägare Farinet 1

Inledningsvis vill jag säga att det nya förslaget är väsentligt bättre än det tidigare förslaget och att jag är tacksam över att staden tagit intryck av den tidigare kritiken. Genom att i det nya förslaget förlägga bebyggelsen längre söderut så räddas mycket av den unika miljön närmast Farinet 1. Även de biologiska spridningsvägar som tidigare starkt påverkades kan, enligt min mening, med det nya förslaget bättre upprätthållas. Skogsområdet som på detta sätt delvis räddas är mycket populärt och används flitigt av boende i området. Den kritik som jag skulle vilja lyfta fram i det nya förslaget är förstås det kontroversiella i att göra Lingvägens södra del till en genomfartsgata. Det framstår som helt olämpligt med tanke på att det är ett stillsamt bostadsområde och att där dessutom finns en skola. Fastigheten Farinet 1 är dessutom redan belastad med buller ifrån tunnelbanan. Läser man trafikutredningen ifrån Tyréns så verkar inte ens de övertygade om fördelarna med förslaget. Denna del föreslår jag att ni helt tar bort ifrån förslaget.

Det kan också tilläggas att jag avstått mark ifrån tomträtten Farinet 1 till Farsta 2:1 i ärende dnr 2016-05130-421 för att staden bland annat skulle kunna anlägga en cykelbana längs med Lingvägens södra del. Det känns därför särskilt olustigt att se det nya förslaget med genomfartstrafik vilket aldrig har nämnts i det planärendet och det ligger förstås inte i linje med mina eller mina hyresgästers intressen.

Vad gäller placeringen av de nya bostadshusen så inkräktar den på det populära skogsområdet men väsentligt mindre än tidigare. Jag

har inga direkta invändningar annat än att förslaget skulle tjäna på en nedtrappning av både exploateringens storlek och byggnadshöjd för att skogsområdet fortsatt ska kunna tjäna som rekreatiomsområde.

Vad gäller utbyggnaden av skolan så har jag inga invändningar. Fastigheten Farinet 1 har ägts i samma familj sedan huset byggdes 1964 och några av hyresgästerna är också kvar sedan dess.

LS

LS anser att biltrafiken främjas och prioriteras. Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider både mot de internationella hållbarhetsmålen, de nationella hållbarhetsmålen och mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

JB

JB vill att planförslaget avstyrkas. Det är positivt med förtätning men många delar av Farsta och Hökarängen har börjat bli inkräktat på värdefull naturmiljö. JB ifrågasätter om stadens miljöprogram uppfylls gällande mark- och vattenområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden samt bevarande av ett rikt växt- och djurliv inom detta område.

Genomförande av förslaget innebär det försämrade trafiksäkerhet i området. Nynäsvägen är idag belastad och skapar risk för magasinering av fordon längs Farstavägen. Fordonsflödet på Kvickensvägen kommer med stor sannolikhet att öka med hämtning och lämning till skolan och förskolan trots en minskning av tungtrafik. Förslagen utökning av byggrätten också utökar trafiken. Den ena sidan av Kvickensvägen är alltid full parkerad på vardagar sedan Kvikentorpskolans fria parkering upphörde och det har medfört kollisionsrisk när två bilar ska mötas.

En av sex övergripande planeringsfrågor av Stadsbyggnadsstrategin ”Tyngdpunkt Farsta” är minskning av social segregation dock plan förslaget skapar mer segregation. Närområdet består av parhus, radhus och fristående hus. En fortsättning av upplåtelseformen ägande och bostadsrätt bör fortsätta. Med en byggnation av 160 hyreslägenheter minskar inte bostadssegregationen eftersom hyresbeståndet i Farsta och Hökarängen är stort redan i dag och fler stora hyresprojekt planeras.

Ursprungligt förslag innehöll 7 punkthus i fyra våningar och nu föreslås 3 punkthus om 10 respektive 11 våningar. I tillgängliga

handlingar framkommer inte fördelarna med att dagens förslag. Anser ett förtydligande bör presenteras varför antalet huskroppar går från 7 till 3. Spekulationer bör undvikas om orsaken, som exempelvis tilldelad byggare kommer få stora kostnader för markarbeten i form av bl. a bergssprängning.

Förslaget om uppförande tre hus bestående av tio respektive elva våningar ligger inte i linje med omgivande bebyggelse. Husens placering i landskapet i en slänt gör även de bli högre ett motsvarande 11-våningshus på plan mark.

Konsekvensen av den höga höjden blir i första hand försämringar genom skugga kommer falla in på skolan och boende längs Kwickensvägen. Den sol- och skuggstudie som ingår i samrådsunderlaget visar endast på vår- och höstdagjämning. För boenden längs skolan och Kwickensvägen försämras solförutsättningar avsevärt under sommar och sensommarperioden vilket även kan få till följd av ett minskat marknadsvärde för boende på Kwickensvägen samt skolan och förskolan får en sämre utemiljö.

Det arkitektoniska greppet med förskjutna gavlarna för respektive huskropp samt utföra ej synliga elementskarvar hjälper inte husen utseende ligger i linje med miljonprogrammet arkitektur.

Enligt "Översiktsplan för Stockholm stad" gäller:

"Samtidigt får vi inte upprepa misstagen från miljonprogrammet. Arkitekturen behöver bli mer varierad för att undvika monotona och sterila miljöer, och vi måste slå vakt om Stockholms byggnadstradition där äldre värdefull bebyggelse kompletterats med högkvalitativ spännande ny bebyggelse från varje tidsepok."

BRF Toppsockret

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik främjar biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering. Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på,
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet,
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag (inducerad trafik),
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

Vi som bor längs Lingvägen idag vet redan att det körs med för höga hastigheter, trots att det inte är en genomfartsgata. I en hastighetskontroll som genomfördes 2006, visade det sig att ca 63% av trafiken på Lingvägen körde fortare än 33 km/h. Högsta hastigheten som uppmättes var 66 km/h under 22 november då även ytterligare två fordon höll högre hastighet än 60 km/h. Vi oroas över vad effekterna av en genomfartsgata kommer att ge för trafiksäkerheten för områdets alla barn som i dagsläget använder trottoarer och mellanrummen mellan husen som spontan lektyta. I Hökarängen finns inga slutna kvartersgårdar där barn kan leka skyddat från trafiken och vi undrar hur det är tänkt att säkerställa att inga olyckor sker i framtiden. Området är populärt bland barnfamiljer och här finns ett särskilt boende för synskadade samt ett flertal förskolor och skolor. Vi ser en stor risk med att om förslaget genomförs så kommer det att leda till en kraftigt försämrad miljö för såväl barn som vuxna kopplat till effekterna av en kraftigt ökad trafik såsom; minskad trafiksäkerhet, ökat buller och ökade luftföroreningar.

Vidare undrar vi varför ingen barnkonsekvensanalys har gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär 'Försämrad trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan ". Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsö skogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de som i Gunnarhusen har tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den tidigare genomförda barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade

genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit dig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen sker utifrån ett helhetsperspektiv, baseras på väl utförda analyser som redovisar konsekvenserna av förslaget, samt följer stadens antagna riktlinjer. Så är inte fallet med nuvarande förslag.

AA

Jag är själv orolig för ökad trafik, ökat buller och avgaser. Jag har bil själv och har inget att åka runt när jag har behov, ser hellre att barn på gatan inte far illa. Nu är fem hus nybyggda vid spåret och många familjer med barn har flyttat in. Många har redan märkt att ungar springer över gatan, blir det genomfart blir det farligare för dem. Argumentet att bygga ihop är sådär eftersom det redan går att åka från andra sidan tunnelbanan, via centrum. Det kan inte heller vara speciellt lyckat med genomfart heller med anledning av nytt daghem på Lingvägen.

DJ

Den modernistiska staden byggdes delvis enligt idén om "hus i park". Flerbostadshus placerades i allmänna rekreationsytor i stället för att de boende ansvarar för en egen tomtplätt som i villastaden eller kvartersstadens innergårdar.

Jag har tillsammans med min familj flyttat från innerstaden till Hökarängen och blivit positivt överraskad över vad den modernistiska planeringen har att erbjuda. Min son har inte en lekplats att gå till utan flera. Flerbostadshuset vi bor i vetter mot backar av blandskog och större öppna gräsytor som kan husera funktioner villaområden eller innerstadsområden har svårt att erbjuda. Miljöer som fungerar stimulerande och överraskande för min son och hans vänner på ett sätt vi inte kunna ana innan vi själva testat. Jag är medveten om att staden behöver förtätas och förstår varför dessa ytor framstår som rimliga att bebygga i viss omfattning. Men aktuellt förslag tycker jag visar på en omedvetenhet och/eller bristande inlevelseförmåga i dessa platser. Flera stora punkt- och lamellhus har redan byggts längs Lingvägen och den ökande befolkningen gör området mer levande vilket är

positivt. Men jag har personligen cyklat och kört bil längs Lingvägen när en felparkad fotboll rullat ut framför bilen eller att ett barn rent av sprungit eller cyklat ut i körbanan från ytorna utanför flerbostadshusen. Det talas ofta om viljan att bygga stadslikt vid förtätning och det är därför förvånande att man gång efter annan väljer att förtäta med just mer modernism. Man tar helt enkelt parken utanför husen och bygger fler- och lamellhus i denna vilket gör att man till slut inte har någon vidare park kvar. De allmänna rekreationsytor som var unika för den moderna staden täpps igen utan att någon annan kvalité ersätter det som varit och barnen i byggnaderna får nöja sig med små ytor bollen har svårt att stanna i. I aktuell plan kommer ca. 150 bostäder byggas och en mängd barnfamiljer kommer att få en liknande situation som höghusen längs Lingvägen. Det vill säga minimala ytor för lek och rekreation i direkt anslutning till byggnaderna. Dessa ytor kommer dessutom att ligga direkt invid en ny genomfartsgata med betydligt mycket mer trafik än idag. Jag ifrågasätter om detta angreppssätt verkligen är en god idé. Även om bostäderna skulle byggas skulle man kunna angöra från Pepparvägen med bibehållen parkmiljö för både boende, skol- och förskolebarn. Jag tittar samtidigt ut över innergården på BRF Toppsockret jag bor i och konstaterar att man visste vad man gjorde när man lyckades få till ett slags kompromiss mellan ett modernistiskt flerbostadshus och ett stads kvarter med en stor rekreationsyta fri från bilar som fungerar för alla bonde i alla åldrar.

PR

Hökarängen är idag omgivet av några stora trafikleder och några genomfartsleder. Den positiva karaktär som området vid Kvickenstorp och östra delen av Hökarängen har söder om Örbyleden beror till största delen på avsaknad av genomfartstrafik. En förlängning av Lingvägen fram till Farstavägen när/om området kring Kvickentorpsskolan och Samsöskogen bebyggs skulle i ett slag förändra områdets karaktär till det negativa. Hökarängen och Farsta knyts idag ihop med gång och cykelvägar på ett mycket positivt sätt. För att ta sig med bil mellan Hökarängen och Farsta är de vägar som idag finns fullt tillräckliga. En eventuell utbyggnad av Kvickentorpsskolan och bostadsbebyggelse i Samsöskogen skulle inkluderas i den positiva miljö som vi har idag på ett mycket bättre sätt om tillfartsvägar till området var lokaligator från tex Pepparvägen under T-bane viadukten. Den är redan idag befintlig och storleksmässigt tilltagen för att kunna leda en bilväg till området.

Jag saknar i planförslaget en sammanhållen bild och konsekvensbeskrivning för vad en genomfartsväg skulle innebära för Hökarängen och Farsta. Vad innebär det för närmiljön för oss boende i Hökarängen? Vad innebär en väg för genomfartstrafik för de barn och ungdomar som kommer gå i Kvickentorpsskolan och i förskolorna i området? Vad innebär det för barns fritidsmiljö i

området med genomfarts trafik? Vi har även på Lingvägen 177 ett hus för synskadade. Vad innebär genomfartstrafik för deras del?

Jag kan inte heller se att en förlängning av Lingvägen fram till Farstavägen ligger i linje med ambitionen att öka gång och cykeltrafiken i staden.

Så kontentan är att jag emot säger mig inte nödvändigtvis en utbyggnad av Kvickentorpsskolan eller bostadsbebyggelse i Samsöskogen. Men jag tror inte en förlängning av Lingvägen fram till Farstavägen gynnar området. Varken den äldre delen eller den tänkta nybyggnationen. Jag önskar därför att man tänker om i den frågan.

NS

Jag, tillsammans med många andra i området, är extremt missnöjd med förslaget ni har lagt upp för Samsöskogen. Det har inte gått att lämna synpunkter på Bygg -och Plantjänstens hemsida för projektet. Nedan följer de punkter jag skulle vilja ta upp:

1. Ökat buller och oväsen utanför min lägenhet: Jag bor i det huset som förmodligen kommer bli mest påverkat under bygget av de här lägenheterna. Jag flyttade till Lingvägen 222 pga. att grannen i min förra lägenhet var extremt hotfull, jag var trakasserad och för att det var väldigt mycket ljud i lägenheten. Därför valde jag Lingvägen i Hökarängen för att ha skogen utanför min balkong, ha nära till natur och ha lugn och ro. Jag vill inte ha något buller utanför min lägenhet i flera år. Det kommer definitivt att leda till att jag återigen går tillbaka till att må dåligt och kanske behöver sjukskriva mig från jobbet.

2. Biltrafik främjas och prioriteras och ej gång och cykeltrafik. Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

3. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk. Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i

praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

4. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder. 5. Hem för djur och natur byggs bort. Ta hänsyn som till djuren och naturen! Utanför min balkong ser jag varje dag ekorrar, harar, rådjur och rävar. Jag ser fåglar som kvittrar och rådjur som gillar att ta det lugnt i skogen. Rådjuren använder skogen för mat och det här är rådjurens hem året runt. De har redan knappt någon skog kvar och de har knappt några områden i närheten att leva i. Jag har flertalet bilder och videos på rådjur från olika perioder på året. Månaderna från Oktober - Juni såg jag rådjuren nästan varenda dag i den skogen som planeras att byggas bort. Även ekorrar och harar ser jag varenda dag. Rävar förekommer och jag har även älgar i skogen. Det finns ugglor i skogen och även massor med olika typer av fåglar - bland annat koltrastar. Den här skogen är uppenbarligen väldigt viktig för djuren som ser det som sitt trygga hem. 6. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för

Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

7. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, -arbets-, skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

7. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv

för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering. Så är inte fallet med det aktuella förslaget och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

NG

Jag, tillsammans med många andra i området, är extremt missnöjd med förslaget ni har lagt upp för Samsöskogen. Nedan följer de punkter jag skulle vilja ta upp: 1. Ökat buller och oväsen utanför min lägenhet. Jag bor i det huset som förmodligen kommer bli mest påverkat under bygget av de här lägenheterna. Jag flyttade till Lingvägen 222 pga. att grannen i min förra lägenhet var extremt hotfull, vi var trakasserade och för att det var väldigt mycket ljud i lägenheten. Därför valde vi Lingvägen i Hökarängen för att ha skogen utanför vår balkong, ha nära till natur och ha lugn och ro. Jag vill inte ha något buller utanför min lägenhet i flera år. Det kommer definitivt leda till att min mor återigen går tillbaka till att må dåligt och kanske behöver sjukskriva sig från jobbet.

2. Biltrafik främjas och prioriteras och ej gång och cykeltrafik. Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

3. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av

Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

4. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

5. Hem för djur och natur byggs bort. Ta hänsyn som till djuren och naturen! Utanför min balkong ser jag varje dag ekorrar, harar, rådjur och rävar. Jag ser fåglar som kvittrar och rådjur som gillar att ta det lugnt i skogen. Rådjuren använder skogen för mat och det här är rådjurens hem året runt. De har redan knappt någon skog kvar och de har knappt några områden i närheten att leva i. Jag har flertalet bilder och videos på rådjur och perioden från Oktober - Juni såg jag rådjuren nästan varenda dag i den skogen som planeras att byggas bort. Även ekorrar och harar ser jag varenda dag. Rävar förekommer och jag har även sett en Älg en gång. Den här skogen är uppenbarligen väldigt viktig för djuren som ser det som sitt trygga hem.

6. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

7. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökaränsborna.

7. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt. Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

SV och MLW

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad. Mellan 2017 och 2021 kommer cirka 670 nya bostäder att ha tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen. Det som tidigare var oplanerade gröna mellanrum tas i anspråk av flerbostadshus, med konsekvensen att fler människor ska samsas om krympande grönytor såväl som att konkurrera om andra befintliga funktioner såsom service, kultur, idrott. Att mellanrummen bebyggs är inte något unikt, det är själva grundprincipen vid förtätning och helt i linje med att utnyttja goda kollektivtrafiknära lägen i syfte att bygga ett hållbart samhälle. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen ursprungligen planerades på 1940-talet så fanns en genomtänkt, välbalanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och så kallad "grannskapsplanering". Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: hur ser den övergripande utvecklingsplanen för Hökarängen ut? Finns det någon helhetsplan eller låter staden exploatörer driva utvecklingen? Vem ska i sådana fall ta ansvar för att Hökarängen utvecklas på ett hållbart sätt och säkerställa främjandet av "samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer" (PBL 1 kap 1§)?

Processen som reglerar hur man arbetar fram en detaljplan bygger på att man genom olika steg prövar ett förslags lämplighet. En viktig del i processen består i att redovisa konsekvenser av förslaget så att just lämpligheten kan prövas mot myndigheter och sakägare för att slutligen beslutas av en politisk nämnd. Det är alltså viktigt att dels "få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan" (PBL 5 kap 12§), dels att kommunen "redovisar förslaget, skälen för förslaget, det planeringsunderlag som har betydelse och hur kommunen avser att handlägga förslaget" (PBL 5 kap. 13§). Vi frågar oss hur en sådan lämplighetsprövning ska gå till med det aktuella planförslaget? Var är de redovisade konsekvenserna av förslaget? Hur ska myndigheter kunna granska och sedan politiker kunna fatta beslut om förslagets lämplighet när inte alla konsekvenser har redovisats?

En del av svaret ryms förmodligen inom det faktum att det ursprungliga planuppdraget (2011) hade ett annat syfte och omfattade ett annat planområde än det idag aktuella förslaget. Det tidigare planuppdraget omfattade inte en genomfartsgata utan avsåg endast en kort återvändsgata samt uppförande av flerbostadshus. Förslaget har sedan dess utökats till att omfatta ytterligare 16 000 kvm, möjliggörandet av en ny genomfartsgata, en ny förskola och

utbyggnad av befintlig skola. Inget av detta speglas dock i hur förslaget redovisas. Det aktuella förslaget behandlas som om det vore en så kallad "*frimärksplan*", det vill säga att de utredningar som gjorts är avgränsade till att framförallt beskriva förutsättningarna inom det aktuella planområdet. Detta trots att huvudsyftet med förslaget är att skapa en ny genomfartsgata, där Lingvägen blir en av två interna huvudgator för genomfart i stadsdelen och därmed ges en helt ny karaktär. Av detta saknas redogörelse trots att huvudsyftet med det här förslaget är att förändra trafikföringen i stadsdelen och därmed påverka livet för människor som bor och rör sig i Hökarängen. Eftersom förslaget inte redovisas i sitt sammanhang så saknas därmed redovisning av helheten. Frågor som lämnas obesvarade är; hur ska trafikföringen i området fungera i framtiden, vad kan vi som bor längs Lingvägen förvänta oss för framtida trafikflöden, och framför allt; vilka är förutsättningarna utanför planområdet för den här omfattande förändringen? Kort sagt, vilka konsekvenser kommer det att ge utanför planområdet? De utredningar som bifogats planhandlingarna är antingen framtagna till det första förslaget 2011-2012, som hade ett annat syfte och innehåll, eller är så snävt avgränsade att de inte visar några konsekvenser utanför det aktuella planområdet.

Vi ställer oss frågorna:

- Hur har stadsbyggnadskontoret kunnat göra de nödvändiga avvägningar som krävs för att komma fram till att detta förslag är det bästa när helhetsbilden saknas och inga konsekvenser redovisats?
- Vilken är samhällsnyttan av denna stora förändring och kan Stockholm stad redovisa hur man kommit fram till att fördelarna väger mer än nackdelarna?
- Hur ska politikerna kunna fatta väl avvägda beslut med hjälp av ett underlag som misslyckats med att redovisa såväl helhetsbild som konsekvenser? Tänk om Stockholm stad på allvar skulle vara just den förebild på klimatområdet som de enligt Klimathandlingsplanen hävdar att de är. Då skulle staden förstå att stadsplanering är ett kraftfullt instrument som, om det används på rätt sätt, kan vara ett verktyg som kan användas till att implementera och förändra mot en önskad utveckling, exempelvis att få människor att köra mindre bil. En gång var Hökarängen en testbed för storslagna idéer. Tunnelbanan, grannskapsenheter och Sveriges första gånggata var alla idéer som föll väl ut och som idag känns så självklara att de tas för givna. Vad är nästa kapitel i Hökarängens utveckling – vilka val behöver göras för att utveckla vår stadsdel till att bli ännu bättre, inte sämre? Vår främsta kritik mot det aktuella förslaget är att staden har misslyckats i att presentera ett underlag som redovisar konsekvenserna av detaljplanen samt att staden inte överhuvudtaget redogjort för varför det i det aktuella fallet är nödvändigt att gå emot så många av stadens egna riktlinjer och strategier, liksom vilka avvägningar som lett fram till att förslaget anses lämpligt. Vi

anser därmed att en lämplighetsprövning genom samråd inte är möjlig eftersom avgörande aspekter för att till fullo förstå förslaget saknas.

Utöver det så har vi samlat vår kritik av det aktuella planförslaget kring fyra rubriker som var och en adresserar aspekter där vi ser att förslaget brister, såväl i innehåll som i process:

1. Förslaget främjar och prioriterar biltrafik och är inte i enlighet med stadens mål gällande hållbar samhällsplanering.
2. Samsöskogen – en rekreationsyta som inte kan kompenseras.
3. Ingen barnkonsekvensanalys har gjorts för det aktuella förslaget, detta trots att barns behov och rättigheter från och med 1 januari 2020 har stärkts i och med att barnkonventionen blev lag.
4. Total avsaknad av dialog och delaktighet.

1. FÖRSLAGET FRÄMJAR OCH PRIORITERAR BILTRAFIK

Lingvägens förlängning beskrivs i översiktsplanen som en *"en stadsgata av lokal karaktär"*. Vilket enligt översiktsplanen definieras som en gata *"som i huvudsak endast berör stadsdelsnämndsområdet"* och vidare beskrivs att stadsgatan ska utformas som ett *"attraktivt offentligt rum med en – framkomlig och säker stadstrafik med gång, cykel och bil. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov."* Det är omöjligt att utläsa på vilket sätt staden menar att det här förslaget kommer att skapa ett attraktivt offentligt rum i gatumiljön, det saknas helt enkelt redovisning även av det. Som vi kan se så finns följande problem: Gatusektionen visar på separerade biltrafikkörfält på grund av dagvattenhantering. Det gör det enkelt att köra bil och kommer att vara svårt att hålla hastighetsbegränsningen om 30km/h. Om målet med det här förslaget är att förändra Lingvägen till den stadsgata som översiktsplanen beskriver är det anmärkningsvärt att det inte finns en helhetsbild för utformningen av hela sträckan. Den karaktär av så kallad *"stadsgata"* som Stockholm stad förespråkar är problematisk i sammanhanget då utformningen förutsätter att det finns tydligt avgränsade stadsrum med levande bottenvåningar och trygga gaturum. Den befintliga bebyggelsestrukturen utmed Lingvägen har inte den karaktären. Det är lätt att formulera mål om ett *"attraktivt offentligt rum"* men språket tappar i trovärdighet när förslaget misslyckas med att redovisa hur det ska fungera utmed resten av Lingvägen. Vi undrar på vilket sätt staden menar att Lingvägen i och med det här förslaget blir en mer stadsmässig gata? Vad betyder stadsmässighet i ett sammanhang som präglas av fristående punkthus utan verksamheter i bottenvåningarna?

- Utmed Lingvägen så sker barns spontana lek i direkt anslutning till flerbostadshusen. Eftersom dessa är fristående byggnader som i de flesta fall antingen helt saknar gårdsyta eller där gårdsytan domineras av hårdgjorda ytor (bil- och cykelparkering, sopkärl etc.) så är den spontana leken förpassad till trottoaren eller mindre grönytor i direkt anslutning till gatan. Detta är inte ett problem i

dagsläget då trafikrörelserna längs med Lingvägen, i de flesta fall, sker med relativt låga hastigheter samt håller sig på låga nivåer (ÅDT) eftersom det inte är en genomfartsgata. Det kommer sannolikt att bli ett problem dock, då de uppskattningsvis fyra-fem gånger så stora trafikrörelserna tillsammans med ett helt annat flöde och en annan hastighet som den här genomfartsgatan bidrar till. Av detta nämns ingenting i planhandlingarna, men det borde framgå som en konsekvens av förslaget. För vem är den nya stadsgatan attraktiv?

- Med den höga belastning som råder på Örbyleden och riksväg 73 idag är vi många i området som ser hur Lingvägen som en öppen genomfartsgata kommer att fungera som en pysventil för Örbyleden/73:an. Om trafiken står stilla på grund av en olycka eller köer av andra anledningar så kommer Lingvägen att erbjuda en möjlig genomfart som sannolikt kommer att nyttjas av många under högtrafik. Trafikbeteendet kommer att förändras i och med att genomfart möjliggörs och det kommer att bli en utmaning att hålla hastigheterna nere.

- Syftet med detaljplanen är att göra om en befintlig gata till genomfartsgata och en av konsekvenserna därav är att framtida bullernivåer längs med hela gatan, dvs inte bara inom planområdet, kommer bli långt över befintliga nivåer. Exempelvis så konstateras i den nuvarande bullerutredningen att det kommer bli en utmaning att klara bullernivåerna för såväl de föreslagna bostäderna som för den nya förskolan och skolgården. 150 meter norr om planområdet finns den alldeles nybyggda kommunala förskolan Röda tråden på Lingvägen 191. Den förskolan har inga bullerskärmar och om dess framtida situation avseende buller nämns inte ett ord, trots att den ligger i anslutning till planområdet. Längs hela Lingvägen ligger även befintliga bostäder, majoriteten punkthus utan tyst sida, som i och med förslaget kommer att få kraftigt försämrade levnadsmiljöer med anledning av det buller som den av trafikutredningen uppskattade 4 - 5 gånger ökade trafikmängden kommer att innebära. Endast den nytillkomna bebyggelsen föreslås få bulleråtgärder för att klara gällande riktlinjer för buller och trots flera föreslagna åtgärder får även dessa svårt att klara gällande riktlinjer. Att buller påverkar människor hälsa negativt är ett allmänt känt faktum. Därför är det anmärkningsvärt att inte heller detta redovisas som en negativ konsekvens av det aktuella förslaget.

Vidare anger planhandlingarna felaktigt att det finns en enda direkt bilväg mellan Hökarängen och Farsta, via lokalgatan Pepparvägen. I verkligheten finns ytterligare en, via Örbyleden och Riksväg 73 (med separat på- och avkörningsfil). Dessa tre vägar är i dagsläget högt belastade med biltrafik. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan - Lingvägen, skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Om det här förslaget, som det framgår av planhandlingarna, handlar om att skapa en genomfartsgata för att avlasta övriga gator måste detta

rimligtvis kunna styrkas med en genomarbetad analys som tar ett helhetsgrepp över hela området där konsekvenser av alla olika möjliga scenarier presenteras. Det är nödvändigt för att få en bild av:

1. i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på,
2. i vilken omfattning den nya genomfarten löser problemet på Pepparvägen,
3. en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen, dvs simuleringar med olika scenarier som redogör för olika möjliga framtida trafikflöden,
4. vilken effekt som kommer att uppstå till följd av så kallad inducerad trafik, dvs att nya vägar per definition alstrar mer trafik och att trafikmängderna därigenom ökar,
5. vilka nya framkomlighetsproblem som kommer att uppstå för oskyddade trafikanter i och med det aktuella förslaget,
6. en avvägning och ett resonemang kring varför det aktuella förslaget är av nytta för allmänheten och vilka olika alternativ som har övervägts.

Det framstår som om den aktuella detaljplanen föreslår en lösning på ett vagt formulerat problem som i sin tur inte understöds av fakta eller något resonemang gällande varför Lingvägen som genomfartsgata behövs. Det som däremot framgår tydligare är vilka nya problem som den nya genomfartsgatan kommer att orsaka. Trafikutredningen pekar på att den nu föreslagna trafiklösningen kraftigt kommer att försämra trafiksäkerhet, framkomlighet och orienterbarhet för oskyddade trafikanter. Enkelt uttryckt kan man säga att förslaget främjar och prioriterar biltrafik på bekostnad av gång- och cykeltrafik. Förslaget går därmed helt stick i stäv med samtliga riktlinjer som staden tagit fram på trafikområdet (cykelplan, gångplan, framkomlighetsstrategi, plan för trygga och säkra skolvägar etc.). Det går också stick i stäv med de hållbarhetsmål som finns där den enskilt största frågan är att minska användandet av CO2 och där privatbilism är en av de stora utsläppskällorna. Vi förundras också över att Stockholm stad behandlar innerstad och ytterstad så ojämnt. I innerstaden går man så långt att man på senare år börjat testa att göra vissa gator bilfria genom att krympa utrymmet eller ta bort bilkörfält till förmån för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. I ytterstaden gör man precis tvärtom och förvandlar ett idag välfungerande gång- och cykelstråk till en genomfartsgata och en genväg för bilar och passar på att samtidigt kraftigt försämra för gång- och cykeltrafikanter. Varför? Kopplingen mellan stadsdelarna Hökarängen och Farsta finns ju redan idag, så hur kan en ny gen bilväg på bekostnad av försämrad trafiksäkerhet, orienterbarhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter anses vara ett bra beslut? Vilka avvägningar har gjorts för att komma fram till att detta är det alternativ som är bäst ur såväl samhällsekonomiskt som hälso-

och hållbarhetsperspektiv? Kan staden redovisa resonemanget som lett fram till att detta är den lämpligaste lösningen utifrån de avvägningar som gjorts?

2. SAMSÖSKOGEN – EN SPARAD YTA FÖR REKREATION SOM INTE KAN KOMPENSERAS

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkeringsgarage. Av den naturmiljöutredning som gjorts av Ekologigruppen (2019-06-18), så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som Hökarängsbor på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder. Det nuvarande förslaget innebär att bostadsbebyggelse placeras på det område som pekas ut som minst ekologiskt känsligt och innebär därmed en mindre dålig lösning mot vad som presenterades i tidigare planförslag, 2012. Däremot så placeras nu bebyggelsen så att de stigar och gläntan som pekas ut som mest uppskattad (Barnkonsekvensanalys, Nyréns 2012) helt byggs bort, se illustration nedan. Utöver att det befintliga lokala spridningssambandet genom Samsöskogen påtagligt skadas så kommer även rekreations- och vistelsevärdet att försvinna. Detta är ännu ett oåterkalleligt drag som inte kommer kunna kompenseras. (Hur bygger man en ny skog?)

De befintliga stigarna och gläntan som används av såväl förskolor som boende i området kommer att påverkas negativt då den föreslagna bostadsbebyggelsen tar betydande mark i anspråk.

I planbeskrivning till den aktuella planen anges att stadsbyggnadskontoret inte anser att detaljplanens genomförande förväntas medföra en betydande miljöpåverkan. Vi undrar vad den bedömningen grundas på, vilka avvägningar har gjorts?

3. BARNKONVENTIONEN

I år blev barnkonventionen lag, det innebär bland annat att *"vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa"*. Instiftande av barnkonventionen som lag innebär en starkare rättslig ställning för barn, att barnens rätt inte är ett perspektiv bland andra utan en lag och att barnen ses som rättighetsbärare. Staden har därmed skyldighet att använda de metoder som idag finns för att säkerställa barnens bästa vid förändring av den fysiska miljön. Så här lyder Stockholm stads översiktsplan, sida 53: *"Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är*

viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen.” Trots detta har staden i och med det aktuella förslaget valt att återanvända en åtta år gammal barnkonsekvensanalys som gjordes i samband med ett helt annat förslag då förutsättningarna såg helt annorlunda ut.

Det aktuella förslaget berör i hög grad miljöer som präglar många barn vardagsliv då det omfattar både en förskola med 8 avdelningar, en grundskola med 1100 elever och ett av de viktiga huvudstråken för skolbarn på väg till och från skolor i området. Det är tydligt att det nu aktuella förslaget inte är gjort med barnens bästa som perspektiv, här följer några exempel på detta:

Dagens gång- och cykelvägar erbjuder i dagsläget en trafiksäker och trygg miljö för alla skolbarn i stadsdelen som sipprar fram från olika håll till skolan om morgnarna. Förslaget innebär kraftigt försämrad framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet längs med en väg som idag framförallt används av barn på väg till och från skolor och förskolor i området. I förslaget har skolans huvudentré flyttats från en i dagsläget, ur ett trafikperspektiv osäker punkt, till den korsningspunkt som enligt trafikutredningen är den mest konfliktfyllda punkten i hela förslaget (röd cirkel i illustrationen nedan). Det är den punkt där alla olika trafikslag möts och det dessutom i en 90-gradig vinkel. Har staden överhuvudtaget studerat hur barnen ska röra sig fram till den här skolan? Varför följs inte heller här stadens riktlinjer som tagits fram inom ramen för *Plan för trygga och säkra skolvägar*?

Kvickentorpsskolan hyser i dagsläget cirka 450 elever från Skönstholmsskolans verksamhet som är evakuerad på grund av ombyggnation. Den befintliga skolgården består till hälften av naturligt kuperad terräng, som visserligen erbjuder en spännande och utmanande läromiljö för barn, men i dagsläget anser rastvakterna att det är för svårt att hålla en överblick över barnen och på grund av den otrygghet som det skapar tillsammans med de incidenter som skett under skoltid så får inte denna del av skolgården nyttjas till fullo. Det gör att den användbara ytan för skolgård i praktiken är mycket mindre än vad som anges i planbeskrivningen. En ny skolbyggnad på den befintliga skolgården begränsar därmed tillgänglig skolgårdsyta ytterligare. Även detta hade framkommit om en barnkonsekvensanalys gjorts på det aktuella förslaget och om dialog med barn eller företrädare för barnens skolverksamhet hade förts.

- Förslaget redovisar en förskola med 8 avdelningar (cirka 120-150 barn) vars gårdsyta löper parallellt med genomfartsgatan. De bullernivåer som anges i bullerutredningen visar att förskolans gård inte klarar de riktlinjer för buller som gäller idag. Förslaget förutsätter att förskolebarnen, som numera efter pandemin är ute större delen av dagen, ska tvingas leva i ett utomhusklimat som inte klarar gällande bullernormer.

- Förslaget förutsätter att Samsöskogen byggs bort - den sista skogsytan i närområdet som faktiskt används av barn och unga.

4. TOTAL AVSAKNAD AV DIALOG OCH DELAKTIGHET

Förslaget påverkar en hel stadsdel eftersom det omfattar såväl en grundskola som nödvändig infrastruktur och förutsätter att människors rörelsemönster förändras radikalt. Så här lyder översiktsplanen: *"Förändringar i en växande och tätare stad är viktiga att genomföra i dialog med allmänheten eftersom det innebär förändringar av platser och miljöer där vi bor och lever våra liv. Mänskliga rättigheter, demokrati och hållbarhetsfrågor är prioriterade frågor för Stockholms stad och delaktighet är ett viktigt verktyg. Stadens ambition är att utveckla en delaktighet för stockholmarna i stadsutvecklingsprocesserna. Detta kan ske genom utökad dialog med medborgarna på lokal nivå och genom utvecklade former för dialog med barn och unga liksom för andra grupper som är underrepresenterade i stadsutvecklingsprocesser. Genom att arbeta mer med tidig kontakt och dialog kan syftet med stadens planer förankras med stockholmarna, och nya idéer och perspektiv tas tillvara. Allmänhetens delaktighet är nödvändig för att ta del av den kunskap som finns kring närmiljö, vilket i sin tur leder till bättre och mer värdeskapande projekt. Att pröva nya former och digitala hjälpmedel för dialog och samtal är eftersträvarsvärt, liksom vikten av återkoppling och utvärdering av en genomförd dialog."* (Sida 41).

Hur kommer det sig att ingen medborgardialog har skett inom ramen för det aktuella förslaget? Det är anmärkningsvärt att Stockholm stad, med de högt uppsatta mål som står att läsa ovan, inte har ordnat så mycket som ens en webbaserad enkät under arbetets gång. Varför är det inte viktigt för staden att ta reda på invånarnas behov, ta del av deras kunskaper om platsen, eller få en möjlighet att få in idéer i det här fallet? Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att Stockholm stad har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol-, och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna. Vi är båda arkitekter med flera års erfarenhet inom kommunal samhällsplanering och vi har dessutom en god lokalkännedom i området. Trots det så har det här förslaget varit svårt att sätta sig in i och förstå. Vi anser fortfarande inte att vi förstår hela förslaget till fullo eftersom stora delar av

sammanhanget saknas. Vi kan inte annat än att konstatera att staden har misslyckats med att under samrådet "...få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan." (PBL 5 kap 12 §)

SLUTLIGEN

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att förslaget är ogenomtänkt, bristfälligt redovisat och illa underbyggt. Kommer politikerna i stadsbyggnadsnämnden att förstå vad det är de tar ställning till med denna detaljplan? Vi kan inte dra någon annan slutsats än att såväl tjänstepersoner som beslutsfattare inte har någon vilja att varken informera om konsekvenserna av förslaget eller samla in och lyssna på medborgarnas behov eller idéer, eftersom staden helt har undvikit all form av dialog och delaktighet under processen med att ta fram det aktuella förslaget. Att bygga nya bostäder, förskolor och skolor förstår vi har en hög samhällsnytta, men som plan- och bygglagen lyder enligt portalparagrafen 1 kap. 1 §:

"Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer".

Vi är positiva till att Hökarängen utvecklas, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen,
- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts,
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stads antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

GW, KS, PS, RBS

Det är inte bra att förlänga Lingvägen och inte heller att bygga höghus intill en skola.

Övriga, ej sakägare

IM

Bilar tar mycket plats och Pepparvägen finns redan. Planen bör tänka på miljö, barn, synskadade samt förskola, nya bebyggelsen och äldre. Det har redan byggts i Hökarängen samt Sirapvägen som är tillräckligt. Tunnelbanan bullrar. Eftersom många bor i Hökarängen behövs det andrum.

LS

Det är positivt att det tillkommer mer bostäder i så pass kollektivtrafikhärläge. Även utbyggnad av skolan är positiv. Med den lösning som föreslås med en ny bilväg rakt igenom området kommer det bli fantastiskt enkelt och smidigt för alla som ska åka bil till Farsta från Tallkrogen/Gubbängen/Hökarängen eller som kommer från Örbyleden. Är detta verkligen vad man vill från Stockholms stads sida? I dagsläget finns jättebra kollektivtrafik i form av tunnelbana i precis denna sträckning och bra gång- och cykelvägar. Enligt Framkomlighetsstrategin så är det ju just gång, cykel och kollektivtrafik som ska prioriteras och som behöver öka för att klara av omställningen till ett hållbart transportsystem. Med den lösning som föreslås så går man rakt emot detta och gör det istället betydligt enklare och snabbare att ta bilen, istället för att välja hållbara färdmedel.

Runt Kvickentorpsskolan finns en skyddad trafikmiljö för skolbarn på välg till skolan eller för dem som ska gå eller cykla till Farsta från hela Gubbängen/Hökarängen. Hur kan man komma på tanken att bygga bort en sådan lösning? Det kommer leda till att fler ser sig nödgade att skjutsa sina barn till skolan och att det inte blir lika attraktivt att gå och cykla i denna sträckning.

I beskrivningen står att gatan i framtiden ska kunna användas för kollektivtrafik. Gör den i så fall bara tillgänglig för busstrafik, gång och cykel om det är så viktigt att bygga en ny gata! Det är precis på det sättet som man prioriterar hållbara färdmedel.

Sektionen ska bli 6,5 meter bred för att möjliggöra för busstrafik i framtiden. Är Trafikförvaltningen med på att köra buss på en 6,5 meter bred gata parallellt med tunnelbanespåren? Finns behov av ytterligare kollektivtrafik parallellt med tunnelbanan? Enligt Trafikförvaltningens riktlinjer ska gatan vara 7 meter bred för att de ska vilja köra buss. En 6,5 meter bred välg som ska möjliggöra buss leder till fantastisk framkomlighet och möjlighet att köra på ordentligt fort med bil. Det är tyvärr inte möjligt att få till en vettig hastighetssäkring som också är förenlig med busstrafik. Bussbolagen/Trafikförvaltningen har hårda krav på vilka typer av trafiksäkerhetsåtgärder som man får göra på gator där buss i linjetrafik ska köra. Den föreslagna upphöjningen kan som ni skriver ”uppmärksamma trafikanter på att sänka hastigheten” men den innebär ingen hastighetssäkring. Med en 6,5 meter bred gata så kommer det aldrig gå att få acceptans för hastigheten 30 km/h som föreslås.

Den lösning som presenteras är ett skolexempel på hur man inte ska trafikplanera ett område. Jag blev väldigt förvånad över att Stockholms stad går vidare med ett sådant här förslag som är i helt motsatt riktning till vad man säger sig vilja vad gäller prioritering av hållbara färdmedel. Angörlingen till de nya bostadshusen och

skolhusen kan ju lösas ändå, utan att på detta sätt förenkla för genomfartstrafik med bil.

Motiven till att skapa en ny genomfartsgata med bil är oerhört luddiga. Jag har haft kontakt med projektledaren som menar att detta görs för att "säkra framkomligheten" i framtiden. Jag utgår från att det då menas framkomligheten med bil. Som jag antar förväntas öka i den aktuella relationen. Och självklart kommer biltrafiken öka om en ny bilväg byggs! Det blir ju mycket smidigare och enklare att ta bilen till Farsta! Ytterligare en anledning som gavs som svar var att kunna fördela ut trafiken på flera gator, att ha ett gatunät med flera valmöjligheter. Finns det ens ett sådant verkligt behov? Att bygga en ny väg med alla de negativa konsekvenser som det medför och tvärtemot Stockholms stads framkomlighetsprogram, som en "passa på-åtgärd" framstår mest som ängsligt. Våga istället stå upp för de prioriteringar som politikerna faktiskt redan har gjort i och med framkomlighetsprogrammet och se till att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Kvickentorpsskolan kommer i och med detta förslag att växa betydligt. Samtidigt tas en stor del av befintlig gård i anspråk för ny skolbyggnad och Samsöskogen byggs delvis bort genom de nya bostadshusen. Hur kommer detta påverka skolbarnens utemiljö? Kan tyvärr inte läsa mig till något om detta i Barnkonsekvensbeskrivningen som har åtta år på nacken och togs fram innan alternativet med en genomfartsväg direkt utanför skolan fanns.

CP

Förslaget kommer öka biltrafiken helt oproportionerligt på den södra delen av Lingvägen. Nya kopplingen kommer knyta ihop Nynäsvägen med Örbyleden för alla bilister som kommer söderifrån. Konsekvensen blir buller och sämre miljö för boende, barn i förskola/skola samt det rika djurlivet i skogsdungen där rådjur, rävar och fåglar bor.

Det är bra med cykelbanor, skolor och bostäder men att bygga där det finns värdefull naturmark och stötta bilismen är emot Parisavtalet.

MS

Det är inte en bra idé att bygga ut Lingvägen mot Farsta. Det kommer öka trafiken på Lingvägen och på Lingvägen ligger en förskola och längre mot Farsta ligger en skola. MS tycker inte det är ett bra beslut med tanke på barnen.

KS

En av de saker som är viktigt för barnfamiljer, men också för miljön och klimatet, är att bevara grönområden och minska bilismen. KS är oroad över den inverkan som denna plan skulle få på biltrafiken på

Lingvägen, så väl mängden bilar som hastigheten de kör i, samt att de grönområden som idag gränsar till Lingvägen försvinner. KS med sällskap går ofta ut i skogen som ligger vid Kvickentorpsskolan och där finns så väl rådjur som fåglar och många viktiga insekter. I en tid när klimatfrågorna står högt på agendan och bilismen ifrågasätts allt mer hoppas KS att man inte bygger bort viktiga naturområden och släpper fram bilarna istället. KS är orolig över utvecklingen.

AW

AW reagerar på trafikutredningen i anslutning till att Lingvägen förlängs om blir en genomfartsled för bilar.

”Generellt innebär dock förslaget försämrad trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.”

I Stockholms stads Cykelplan citerar AW:

"Enligt polisens rapportering blir ca 50 cyklister svårt skadade och ca 200 lindrigt skadade varje år. I de flesta av de polisrapporterade olyckorna skadas cyklisterna i innerstaden då de hamnar i konflikt med motorfordon"

"Olyckorna med cyklister är betydligt fler än vad polisens statistik visar. Många cyklister skadas i singelolyckor, som aldrig kommer till polisens kännedom, men som registrerats av sjukhusen. Sjukhusen i Stockholmsområdet började rapportera in olycksstatistik år 2010. Det är svårt att dra några slutsatser från den statistiken i nuläget, annat än att mörkertalet för singelolyckorna har varit stort, och därför används den polisrapporterade olycksstatistiken tills vidare."

AW tycker att förslaget försvårar för cykel- och gångtrafik, i anslutning till hubbar som barn rör sig till och från och frågar om det är hur Stockholm vill bygga. AW ifrågasätter om det är bilresor som ska prioriteras och vill att förslaget främjar cykel- och gångtrafik. AW vill att det inte byggs fler bilvägar än vad som verkligen krävs, och att nya bilvägar endast byggs där det inte ökar riskerna för personskador.

LR

Bra med nybyggnation av bostäder, behövs i området. Sämre med plan på ny genomfartsled. Finns redan gott om alternativ att med bil ta sig mellan Hökarängen och Farsta. Förslaget innebär en klar försämring för gång och cykel. Skapar en onödigt farlig trafikmiljö vid förskola, skola och idrottshall.

SB

SB kan inte förstå hur man 2020 kan föreslå en detaljplan där man som del i förslaget har en genomfartsled som:

1. Går genom värdefullt naturområde
2. Trots nackdelar för lokalmiljö och trafiksäkerhet dras genom ett område med skolor och bostäder för att prioritera trafik till/från Farsta Centrum från Hökarängen/Gubbängen. Det sparar bilister uppskattningsvis maximalt ett par minuter från befintlig bilväg via 73:an/Nynäsvägen.
3. Försämrar trafiksäkerheten för alla gångtrafikanter och cyklister genom att försämma trafiksäkerheten för dessa enligt Tyréns trafikutredning som drar följande slutsats:

”Generellt innebär dock förslaget försämrad trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.”

Förslaget med en genomfartsled för biltrafik bör avlägsnas från planförslaget i sin helhet.

MTB

Hur blir det för cykel och gående? Deras intressen måste gå före när Farsta byggs ihop med Hökarängen.

DH

DH vill att förslaget bör ta hänsyn till gående och cyklisters perspektiv samt komma till nytta för både hälsa och miljö.

SJ

SJ tycker det är inte en bra idé att ersätta en gång- och cykelväg med en bilväg. Det finns en alldeles utmärkt tunnelbana för resor mellan Gubbängen och Farsta, det behöver inte bli ännu enklare att åka bil överallt. Inducerad trafik är helt onödigt.

Alla små satsningar bidrar till att det stora systemet ger bilarna förtur till alla andra trafikslag. Människor bör prioriteras istället för bilarna.

Det är positivt att det byggs bostäder men SJ anser att de kan byggas utan att Lingvägen behöver förlängas. Det räcker med en avkrok från Farstavägen så att bilar kan lasta i och ur. En genomfartsled direkt i anslutning till skolgården kommer både bidra till buller och sämre luft. Dessutom står det i trafikutredningen att säkerheten på gång- och cykelvägen blir sämre om den görs om till en genomfartsled. Ingen oskyddad trafikant gynnas av bilvägar, för dem är det bara ett hinder. För de som måste åka bil går det att komma fram.

SR

SR vill att planerna att bygga ihop/förlänga Lingvägen till Farsta ställs in. Nya kopplingen kommer med största sannolikhet bli en genomfartsled än något annat.

Det finns äldreboenden, förskolor, gruppboenden, flyktingboenden, många blinda och handikappade i området kring Lingvägen i Hökarängen.

Det är redan mycket trafik längs denna väg som det är, ingen håller hastighetsgränsen på 30km/h och det brukas köras street race här. SR vill att sina synpunkter tas i beaktning.

OS

OS stöttar detta projekt. Som boende i Tallkrogen är det ett äventyr att ta sig till Farsta genom en helt ohållbar trafiksituation i Hökarängen. Hårt trafikerade korsningar, trånga gator, farligt för både boende och trafikanter i och med allt fler invånare på grund av förtätningen.

SRA

SRA berättar att Lingvägen inte behöver bli mer trafikerad, det körs ofta snabbt och många små barn springer runt och leker. Att knyta ihop Hökarängen med Farsta vid denna plats kommer innebära en större påfrestning på gatan då fler kommer använda vår gata, likt Pepparvägen, som genomfart.

Hökarängens känsla och idyll kommer försvinna mer och mer. SRA är för utökning av Hökarängen utan att skapa möjligheter för genomfart.

AJ

AJ tycker det är inte en bra idé att göra en genomfartsled mellan Farsta och Örbyleden. Det är världens liv från Nynäsvägen och Örbyleden som det är idag. Hökarängen borde istället stängas för genomfart. Bullerskydd borde satts upp för länge sedan för att skydda boende, vilda djur m.m. från den ständiga ljudmattan från Nynäsvägen och Örbyleden.

AJ undrar om varför det byggs på grönområdet. Alla har inte möjlighet att flytta.

PG

PG med sällskap är vid Kvickentorpsskolan regelbundet och vill inte att det byggs mer biltrafik i ett fint område med goda kommunikationer. Bilvägar behöver byggas bort inte byggas. Hur kan man vara med i samrådet kring dessa planer?

RS

RS vill att planerna på att bygga ihop Hökarängen och Farsta via Lingvägen stoppas. Här är redan idag för mycket trafik och för hög hastighet på denna gata som byggts sönder genom hundratals nya lägenheter. Mer trafik där det finns så många boende är ingen bra idé. Det är dessutom en skolväg. Elever från 6-års till 6:an använder vägen och har rätt att tryggt ta sig till skolan.

TB

TB vill inte ha denna byggnation i sitt område.

TR

TR vill inte att det skapas genomfartstrafik på Lingvägen i bostadsområdet. Det skulle orsaka mer trafik och mindre hälsosam plats. Planen innebär öppning av biltrafik bredvid förskola. Barnen utsätts för risk att blir påkörda samt att de utsätts för avgaser och buller/ljud, vilket innebär ohälsa. Vid skolan är dessutom utformningen utav bilvägen så att de som cyklar till/från skolan måste passera över bilvägen. Lingvägen kommer användas som en smitväg från Nynäsvägen. Farthinder eller hastighetshinder fungerar inte för att sänka hastigheten och möjligheten till att hitta lugn och ro i bostadsnära området försvinner.

TR berättar att öppnande för genomfart till Farsta skulle inte vara någon vinning för dem som bor på Lingvägen. Det finns inget som motiverar gynnad och ökad biltrafik förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. TR ser heller inte hur bostadsområden gynnas utav att få genomfartstrafik då annan trafik än de som bor i området leds genom boendemiljön.

TE

TE berättar att det inte behövs nya vägar i Farsta. Den nuvarande gång- och cykelvägen mellan Farsta och Hökarängen är den enda trevlig väg. Det finns en vacker skog precis där bostadshusen ska byggas och det finns andra bättre platser att bygga på, exempelvis gräsplättar utan naturvärden och parkeringar. Utbyggnaden av skolan och de nya husen tar inte tillräckligt hänsyn till naturen och det behöver redovisas hur det kompenseras.

TE konstaterar att det inte behövs flera jätteskolor i Farsta då dessa inte är trivsamma för studenter. Bostäder och skolor behövs när Stockholm växer men ta hänsyn till områdets befintliga kvalitéer.

Farsta är alldeles för anpassat för bilism redan nu och TE vill att Farsta och Hökarängen görs till en modern stadsdel anpassad för gående och cyklister med goda kommunikationer genom lokaltrafik.

KO

KO berättar att Kvickentorpsskolan används idag delvis som evakueringsskola under ombyggnaden av Skönstaholmsskolan. Skolan är inte uppe i tidigare fulla elevkapacitet, men gården upplevs redan idag som något trång. En ny byggnad av den storlek som förslaget visar, med det större antal elever som skulle inrymmas där, gör gården mindre per elev.

KO anser att det finns ett problem med biltrafik vid skolan, särskilt morgon och eftermiddag när många elever anländer och lämnar skolan. Förslaget om att förlänga Lingvägen förbi skolan anser KO skulle öka risken för trafikolyckor, redan idag hög.

Som boende i östra Hökarängen motsätter KO sig förslaget om att förlänga Lingvägen och även att, som förslaget ser ut idag, bygga ut skolan. Bostäder har KO mycket större förståelse för att de behövs byggas. KO tycker att det finns ett rekreativsvärde i avsaknaden av biltrafik på sträckan och att det redan finns en närbelägen bilvägsförbindelse mellan Hökarängen och Farsta i form av Pepparvägen.

SB

SB förstår inte tanken med att bygga alla skolor och förskolor överallt i Farsta. Både Hästhagsskolan och Kvickenstorp står i princip tomma. De skulle renoveras för 3 år sedan men verkar inte ens påbörjat. Det startades istället ”super”skolan Farsta grundskola med över 1000 elever, resultatet av detta är att många Farsta bor har sina barn i skolor utanför Farsta då Farsta grund är alldeles för stort sammanhang för många barn. Skolan har blivit anmäld upprepade tillfällen då det brister på så många sätt.

Förskolorna i Farsta har svårt att få in önskat barnantal i verksamheterna eftersom det inte finns tillräckligt med barn i kö, vilket leder till att vissa riskerar att stängas ner. Förskolan där SBs barn gick är stängd sedan länge. Skolor och förskolor ska byggas i Telestaden och en ”super-förskola” med 8 avdelningar planeras i Sunneplan. Att det byggs flera bebyggelser är det säkert att fler skolor och förskolor behövs. Att bygga för många förskolor kan betyda att flera ska stängas.

HG

HG ifrågasätter fördelarna med bilvägen mellan Lingvägen och Farsta. Då det kommer användas som genomfart. Det är många som kör över hastighetsgränsen på Vaniljvägen, att bygga en till väg med samma karaktär anser HG onödigt.

Dessutom har Hökarängens del av Lingvägen väldigt många boende väldigt nära vägen, flera förskolor. Det kan byggas mer där.

ES

ES vill inte att bilvägen från Lingvägen till Farsta centrum förlängs. Det är redan ett stort problem för boende att bilister kört för fort på Pepparvägen eller använder mobilen vid bilkörning. Nu kommer tillgängligheten till Kvickentorpsskolan för barn att minska, på grund av ytterligare farliga trafikorsningar. Istället för att gå och cykla planeras staden för bilåkning. Det är omodernt och miljöperspektivet saknas. Det finns möjlighet att ta sig mellan Hökarängen och Farsta med bil idag och därför saknas anledning att bygga en ny väg.

PH

PH tycker det är positivt med ny bebyggelse och berättar att bebyggelsen kan vara högre för att kunna minska påverkan på

marken till exempel 10 våningar. Körvägarna kan göras om till smalare med träd med mera och mer park ytor kan skapas.

MJ

MJ har inga negativa synpunkter. Förslaget ser mycket bra ut, särskilt att Lingvägen ska förlängas. MJ har balkong mot Pepparvägen och vissa dagar upplevs det vara en motorväg av bilar här. MJ undrar varför man inte gör något åt detta. En väg till skulle tunna ut genomfarten av trafiken vilket skulle göra alla glada tror MJ och hoppas detta förslag går igenom.

SK

SK rekommenderar att förlängning av Lingvägen läggs ned på grund av dess påverkan till alla barn som bor på Lingvägen och går till skolan på Kvickentorpsskolan.

Denna förlängning kommer innebära att trafiken kommer att öka markant vilket är en fara för barnens fysiska hälsa. Lingvägen kommer bli en genomfartsled, många kommer välja denna stäckning när det är kö på Nynäsvägen och även vid andra tider.

AN

AN anser att det inte blir gynnsamt för boende på Lingvägen att bygga ut vägen. Bullernivån har redan ökat på grund av nybyggen samt ökat antal boende i området. Det är trivsamt men inte önskvärt med mer biltrafik. De bilar som kör nu använder redan en för hög hastighet och tar inte i beaktande övergångsställe osv.

AK

AK berättar att planförslaget går helt emot stadens framkomlighetsstrategi då det försvårar för gående och cyklister. I och med Lingvägens förlängning kommer genomfartstrafik för motortrafik möjliggöras medan framkomligheten för gående och cyklar försämras. Det kommer krävas omvägar för att nå målpunkter på grund av enkelriktade cykelbanor. Den enda anledningen av förlängning av Lingvägen är för att försörja de nya bostäderna och skolan. Byggandet av bostäder gör det inte automatiskt nödvändigt att möjliggöra genomfart till Farstavägen och därför uppmuntra bilanvändande.

GC-nätet i området kommer gå från att vara hyfsat enkelt och tydligt till att bli komplext och svårorienterat. Klistrar in två citat från trafikutredningen där konsekvenser beskrivs.

"En konsekvens av den nya gatusträckningen är att närområdets cykelnät i sin helhet blir komplext och svårorienterat då en risk är att trafikanter hamnar fel och utmanar trafiksäkerheten."

"En stor konsekvens är att det omkringliggande gång- och cykelnätet påverkas av flera nya korsningspunkter och därmed ökad risk för konflikter. Ytterligare en konsekvens är att närområdets

gång- och cykelnät i sin helhet kan upplevas komplext och svårorienterat."

CN

CN vill inte ha mer biltrafik då det redan körs för fort och för mycket. Bygg för cykel istället då det inte för samma ska för alla andra människor.

EH

EH hoppas att planerna inte går genom eftersom det har precis färdigställts många bostäder här på Lingvägen med inflyttade barnfamiljer.

Lekpark och förskola ligger på andra sidan av gatan av de nybyggda bebyggelserna och det blir många som ska över gatan då det saknas dessa på nya bebyggelsens sida.

Förlängningen blir en genväg för trafik från bland annat Örbyleden till Farsta. Ett problem är fortkörning och skyltning kommer inte sänka hastigheten av bilarna. EH vill att gatorna behålls som de är-

DL

Om planförslagets förslag att bygga bostäder på den aktuella platsen så kan detta diskuteras men den föreslagna placeringen är i vart fall bättre än det tidigare förslaget. Det allvarliga är dock förslaget att förstöra det sammanhängande och idag bilfria gång och cykelvägnätet som finns mellan Hökarängen och Farsta till förmån för endast ett trafikslag. När man därtill drar vägen direkt i anslutning till en grundskola och effektivt skär av den idag till stora delen bilfria skolvägen för barn och unga så måste man fråga sig från vilka utgångspunkter planeringen är baserad på. Att man sedan inte ens uppfyller gällande cykelvägsstandard för dubbelriktad gång och cykelvägnät kommer bara leda till att än fler kommer att välja bilen för transporter av barn till skolan eller för inköp i Farsta centrum. Utöver detta så kommer en öppnad Lingvägen till Farstavägen enbart att befrämja biltrafiken till och från Farsta och inte fotgängare och cyklister som enligt stadens riktlinjer skall vara prioriterade trafikslag. Detta framgår också med tydlighet i planförslaget i de underlagen om konsekvenser för de olika trafikslagen. Kanske läge att ansvariga tjänstemän börjar tillämpa de styrdokument som staden beslutat om. Och om de inte gör det måste politikerna agera och uppmana tjänstemännen att göra om planeringen.

Följande bör i så fall vara utgångspunkt för planeringen och saknas i förslaget:

1. Ingen sammanhängande bilväg mellan Lingvägen och Farstavägen.
2. På ömse sidor om den väg som eventuell byggs skall ha plats för dubbelriktad gång och cykeltrafik på båda sidorna om vägen.

3. Vid skolan måste planfria övergångar etableras för gång och cykeltrafik.
4. Självfallet måste gång och cykelvägarna anslutas till existerande gång och cykelvägar i området så att inte den dagliga transporten för närboende barn inte förlängs eller försvåras.

MSB

MSB har en lång tid varit på väg att skriva till Stockholm stad att hastigheten längs Lingvägen är farligt snabb i nuläget och om det ska bli genomfart till Farsta centrum kommer trafiken inte bli lugnare. Som sjukpensionär och hemma ser MSB all denna trafik dagligen. MSB berättar om bekanta i de nybyggda husen vid tunnelbanespåret som inte kan låta sina barn gå över gatan till lekparken själva på grund av höga hastigheter. Ordentliga väggrepp relativt tätt är det enda som kan få trafiken att lugna sig och det borde redan nu finnas på plats på hela sträckan ända från Russinvägen så att inte hastigheten eskalerar. Otrygg sträcka att korsa.

MSB berättar som lådcykelcyklist att antalet lådcyklar har ökat markant. När nya cykelbanor görs, bör man tänka på bredden i och med det ökande antalet lådcyklar. I det stora hela tycker MSB och omgivningen att kopplingen av Lingvägen till Farsta är olämplig. Trafiken är redan för hög som det är nu.

MLL

På Lingvägens södra del finns idag redan två förskolor, en gruppbostad för flerfunktionsnedsatta samt ett hus med 55 lägenheter för personer med större synnedsättning. Sedan de nya bostadshusen tillkommit på Lingvägen har bil- och cykeltrafiken ökat vilket försvårat utevistelsen för barn och personer med synnedsättning.

MLL berättar att i dagsläget finns tre möjligheter att ta sig med bil mellan Farsta C och Hökarängen och undrar om det behövs fler. Att göra Lingvägen till genomfartsväg, med cykelbanor på båda sidor, skulle innebära att man som synskadad inte längre kommer kunna ta sig någonstans själv längre vilket dels ökar isoleringen och dels ökar stadsdelens kostnader för ledsagning.

MLL anser att cyklister hörs dåligt och visar i princip aldrig hänsyn mot personer som använder vit käpp. Många med synnedsättning blir på cyklade varje år vid korsandet av cykelbanor intill övergångsställen just för att cyklister struntar i att stanna. Ökat biltrafik gör det även svårare att själv vistas utomhus och försöka ta sig över gator.

Om detta förslag blir verklighet måste det säkerställas att man som synskadad, då det nu bor ett 1960-tal sådana personer i området, fortfarande på ett tryggt och säkert sätt själva kan gå ut utan att bli varken påkörda eller på cyklade. Det måste alltså bland annat

anläggas ett riktigt övergångsställe på Lingvägens slut med ljus- och ljudsignaler. Se över?

IJ

IJ undrar om någon buss planeras på den nya sträckningen av Lingvägen.

EP

EP tycker att förlänga Lingvägen är inte en bra idé. Att Lingvägen är en återvändsgata resulterar i att trafikbelastningen är relativt låg. Vidare det grönområde där den en väg och bebyggelse planeras är en grön lunga för de boende på vår sida av spåren. Boende i området är nu inklämda mellan Nynäsvägen, tunnelbanespåren och Örby leden. Om vägen och bebyggelsen genomförs kommer boendes möjlighet till nära rekreation att försvinna.

EP är mycket skeptisk då husen som byggdes mellan Lingvägen och tunnelbanespåren med början på nummer 172 inte alls är i enlighet med detaljplanen. EP berättar att en liten skogbeklädd häll skövlades och fula gråa bebyggelsen byggdes och fick till följd att en grön korridor försvann. EP ber Stockholm stad att tänka på de boende i Hökarängen och inte gå vidare med förslaget.

JK

JK tycker att år 2020 behöver mänskligheten satsa på bilfri infrastruktur. JK tycker flera vägar skapar mer trafik och mer bilar.

JK tycker att vi har chansen att melbygga naturnära bostäder och skola ett stenkast från Farsta centrum - och väljer att öppna för biltrafik i stället för enbart cykel- och gångtrafik. Att förlänga Lingvägen till Farsta skulle innebära en smitväg mellan Örbyleden och Farsta, genom bostads- och grönområden som hittills varit lugna och viktiga platser för människor och djur.

JK tycker att det vore bättre att satsa på lådcykelpooler och liknande för att främja bilfri handling från t.ex. Farsta. JK vill att det byggs bostäder som människor trivs i, skolor som inte är buller- och avgasstörda, områden där naturen fortfarande är närvarande och prioriterad. Sverige har ju ändå skrivit under Parisavtalet.

Dessutom finns redan nu många boende längs Lingvägen som vill behålla sin lugna gata, där de hittills vågat låta barnen leka fritt och gå själva till skolan. Om Lingvägen blir genomfartsled vet JK inte om hen vågar det längre.

JK berättar att förslaget behöver tänka på vilken framtid ska lämnas till kommande generationer därför förslagen behöver vara noggrannare.

AO

Förslaget är inte tillräckligt bra. Förslaget om att förlänga Lingvägen bör läggas ner då det kommer orsaka mer buller, avgaser och minska grönområdet. Det behövs mer tysta, gröna områden.

MZ

MZ vill inte ha trafik där barn ska kunna leka ute.

PS

PS är starkt emot förslaget. Hens barn leker ute och vill inte ha motorväg här.

NN

NN protesterar mot utbyggnaden av Lingvägen. Det finns barnfamiljer och pensionärer i området. Det har redan byggts mycket nytt.

LS

Jag tycker förslaget om att förlänga Lingvägen är dåligt för barnen, miljön, klimatet och tryggheten i området. Jag flyttade hit för att det var så bra för oss utan bil. Tänk att jag och mina barn idag kan gå hela vägen till Farsta utan att passera någon bilväg. Det är underbart.

Den här planen innebär en ökad fara för alla barn som går i skolan precis där. Ytterligare en bilväg behövs inte. Det som behövs är en trygg miljö med frisk luft, inte en skolmiljö full av avgaser.

Här kommer ytterligare synpunkter på förslaget:

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k. Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör

barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

ST

ST tycker förlängning av Lingvägen till Farsta främjar bilåkande och det ska istället prioriteras cykelvägar och byggs för framtiden. Det saknas även dialog och processen är för snabb.

JB

JB är inte glad över förslaget. Det saknas en korrekt barnkonsekvensanalys eftersom den som är bifogad är utdaterad. Förslaget försämrar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och strider mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030, de nationella hållbarhetsmålen och mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering. Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

KS

1. Biltrafik främjas och prioriteras.
2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget.
3. Samsöskogen byggs bort
4. Detaljplanen baseras på bristfälligt utredningsunderlag
5. Projektet präglas av avsaknad av dialog eller delaktighet
6. Projektet saknar ett sammanhang och en balanserad helhetsbild som det sanns när Hökarängen byggdes från första början.

KS är positiv till utveckling av Hökarängen, men hen förväntar sig att utvecklingen sker utifrån ett helhetsperspektiv, att det baseras på väl utförda analyser och utredningar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

HB

HB tycker detta är ett mycket dåligt förslag. Det finns redan väg till Farsta, dels via Nynäsvägen, dels via Hökarängen. Det är ett lugnt område idag med utmärkta cykelvägar som skulle störas av en genomfart.

AS och MB

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att -bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat

bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med åtta avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från

Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag

d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen

- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
 - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.
- Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

JW

JW framför att den nya bilvägen som går förbi Kvickentorpsskolan tar inte hänsyn till barnen i skolan:

- säkerhet när man går till och från skolan från Pepparvägen.
- risken genom avgaserna för barnen på skolgården
- säkerhet för barn som eventuellt rymmer från skolgården eller lämnar den själva
- många fler barn trafikerar där än den gällande utredningen framhäver. Utredningen är 8 år gammal och tar inte hänsyn till nybyggda bostäder och förskola.

Skolan ska också utökas. Skogen tas bort och ett viktigt grönområde för mikroklimatet försvinner som också används av barnen som en liten naturoas. Framförallt tycker JW att det inte är tänkt i rätt tidsanda att biltrafiken prioriteras så mycket.

MMC

Motsätter mig förslag om att förlänga Lingvägen.

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i

området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, -arbets-, skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen
- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

CÖ

Här följer en lista över det som vi ser som problematiskt med det aktuella förslaget.

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k.

Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012).

Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter

grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt. Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen

- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts

- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

MJ

Här följer en lista över det som vi ser som problematiskt med det aktuella förslaget.

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k.

Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet

c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag

d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt. Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:
- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen

- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering. Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

CB

Biltrafiken borde gå genom radhusområdet och cyklister och gångtrafikanter fortsätta förbi skolan som idag. Det är alltid säkrare att skilja på de olika trafikanterna.

AES

AES undrar varför staden vill genomföra en plan som medför negativa konsekvenser för oskyddade trafikanter precis intill en skola och vill att genomfartsvägen för biltrafik tänks om och läggs ned. Det kan byggas ett eller två bebyggelse där marken sparas.

IW

IW tillhör en barnfamilj och motsätter sig planerna att bygga ut Lingvägen till en genomfartsled. Det skulle, utan nytta, då det redan finns flera existerande bilvägar mellan Farsta och Hökarängen, innebära ökad biltrafik och betydligt osäkrare gång- och cykelmöjligheter i området precis intill deras hus och det område där IW och sin familj rör sig dagligen. Att genomfartsleden ska läggas precis intill en grundskola och förskola upplever IW otryggt och går emot Stockholm kommuns egen framkomlighetsstrategi. IW anser det planerade utbygget är i sin helhet omodernt och endast en försämring för oss alla som rör oss utan bil i området och skickar länkar där en utförlig beskrivning av hur planerna försämrar för gående och cyklister.

TJ

TJ tillhör en barnfamilj och motsätter sig planerna att bygga ut Lingvägen till en genomfartsled. Det skulle, utan nytta, då det redan finns flera existerande bilvägar mellan Farsta och Hökarängen, innebära ökad biltrafik och betydligt osäkrare gång- och cykelmöjligheter i området precis intill deras hus och det område där TJ och sin familj rör sig dagligen. Att genomfartsleden ska läggas precis intill en grundskola och förskola upplever TJ otryggt och går emot Stockholm kommuns egen framkomlighetsstrategi. TJ anser det planerade utbygget är i sin helhet omodernt och endast en försämring för oss alla som rör oss utan bil i området och skickar länkar där en utförlig beskrivning av hur planerna försämrar för gående och cyklister.

MF och TF

Planerna på att bygga en genomfartsled för biltrafik genom ett tätt bebyggt bostadsområde framstår som ett sorgligt eko från bilismens glada 50- och 60-tal. De ifrågasätter hur detta är möjligt 2020 när

all utveckling går åt motsatt håll. De anser att planerna framstår som än mer anmärkningsvärda då leden ska passera två förskolor och ett boende för blinda. Som ett gott exempel på nutidens tillfrisknande ber de att få bifoga en artikel ur tidskriften Arkitekturs senaste nummer.

MF och TF protesterar mot stadens planer att exploatera ett av få kvarvarande grönområden i deras område samt planerna på att förbinda Lingvägen med Farstavägen på grund av följande synpunkter:

Det framstår som uppenbart att humanitära och miljömässiga faktorer helt åsidosätts av staden i sin exploateringsiver. Att kraftigt öka biltrafiken förbi ett boende för synskadade samt två förskolor som ligger utmed Lingvägen vill vi beteckna som ovanligt feltänkt. Förslaget står i strid med det allmänna miljömedvetandet och kommer obönhörligt att öka utsläppsnivåerna av koldioxid och andra miljögifter för att inte tala om den ökade olycksrisken för barn och blindas. Detta får inte genomföras!

Bullernivån utmed Lingvägen är redan nu hög beroende på tunnelbanan som har sin sträckning i Hökarängen längs med Lingvägen. Öppnas Lingvägen för genomfartstrafik kommer bullernivåerna att öka till en ohälsosam nivå. Här kan noteras att boende utmed Pepparvägen visserligen drabbas av genomfartstrafik men slipper å andra sidan oljuden från tunnelbanan.

Bara under det senaste året har Hökarängen förtätats kraftigt och alltför många gröna lungor har försvunnit och fler är på väg att försvinna. Att ge sig på Samsöskogen är ett brott mot människornas behov av rekreation, lektyr och kontakt med naturen. Samsöskogen får inte röras!

SB

Jag har med förfäran tagit del av planerna för bebyggelse i Samsöskogen i Hökarängen, samt förlängning av Lingvägen till Farsta. Att bygga bostäder är självklart välkommet, men inte på detta vis. Förslaget slår sönder hela området, och det som i nuläget är en trafiksäker och barnvänlig plats kommer bli precis motsatsen. Förslaget prioriterar biltrafiken framför gångtrafikanter och cyklister på ett brutalt vis. Att binda ihop Hökarängen med Farsta via Lingvägen kommer ofrånkomligen göra att majoriteten av bilisterna från Tallkrogen och Gubbängen kommer gena denna väg, istället för att som idag köra via Nynäsvägen vilket då skulle bli en omväg. Vid köbildning på Nynäsvägen kan det även komma in än mer trafik, som tar denna genväg istället för att tjäna tid. Hur Lingvägen skulle avlasta Pepparvägen har ni inte redovisat. Som boende i området har jag inte upplevt att det är trängsel på Pepparvägen, däremot är det ett stort problem att bilisterna kör

alldeles för fort. Ett problem jag är övertygad skulle tas med även till Lingvägen. Istället för att skapa en ny trafikfara vore det väl på sin plats att lösa problemet med den gamla genom att skylta ordentligt om att det faktiskt är 30 km/h som gäller på hela Pepparvägen, och gärna anlägga farthinder utanför förskolan där. Och sedan låta bilisterna ta Nynäsvägen till Farsta. Detta skulle göra att det blir mer attraktivt att cykla eller gå, vilket ju också är precis vad staden påstår sig vilja uppmuntra. I nuvarande trafiklösning prioriteras gående och cyklister, precis enligt stadens egna riktlinjer. Barnen kan själva cykla eller gå till skolan, ofta helt separerade från biltrafiken, vilket inte kommer bli fallet om bygget genomförs. Kvickentorpsskolan som idag använder Samsöskogen som en del av sin skolgård skulle få en markant försämrad utemiljö, omringad av stora bilvägar. Jag tvivlar inte på att fler och fler föräldrar skulle skjutsa sina barn med bil eftersom det dels kommer bli alldeles för enkelt, och dels inte längre kommer kännas säkert att släppa iväg dem på cykel (vare sig från Hökarängen eller Farsta) när cykel- och gångstråken får stryka på foten till förmån för (obehörig) biltrafik. I Tyréns trafikanalys har även de kommit fram till att förslaget är starkt positivt för biltrafiken, och starkt negativt för gående och cyklister med kraftigt försämrad trafiksäkerhet. Något som går emot stadens målsättningar, och dessutom är helt befängt när det kommer till att planera en stad utifrån klimatpåverkan. Barnkonsekvensanalysen är 8 år gammal och gjord utifrån hela andra förutsättningar än dagens, och dessutom utifrån ett förslag som inte alls stämmer överens med det nuvarande. Sedan dess har de s.k. Gunnarhusen byggts, höga hus med stora lägenheter och alltså väldigt många inflyttade barnfamiljer som skulle få en jättetrafikerad genomfartsgata precis utanför porten. Förskolan Röda tråden har byggts, även den precis utmed vägen. Och i liggande förslag ska det byggas både en till förskola och göras en stor utbyggnad av Kvickentorpsskolan, vilket betyder än mer barn i rörelse. Analysen är gjord med skogen i åtanke, men genomfartsvägen som är det största ingreppet finns ej med. Platsen är idag även viktig ur rekreativ hänsyn, och används flitigt av människor i alla åldrar. Bostäder är välkomna, men inte till vilket pris som helst. Gör om, gör rätt, tack!

KK

KK har två barn varav ett kommer gå i Kvickenstorpsskolan innan och efter eventuell ombyggnad. Det andra går i en förskola på Lingvägen. KK vill inte att barnen ska behöva gå denna komplicerade väg till skolan, som dessutom inte kommer ha någon skolgård kvar. Hela förlängningen av Lingvägen till Farsta vägen känns oplanerad eftersom det är många barn går längs vägen. Förslaget tar inte hänsyn till hur en ska lämna eller hämta barn på skolan.

KK känner stor oro över detta projekt i en miljö och anknytningssyfte. KK och familjen strövar ofta runt i skogarna runt skolan och utforskar, detta skulle försvinna om detta projekt blir av.

KK är för hyreshus men just där är inte aktuellt, inte heller en väg som kommer dra trafik från två andra stora vägar och göra det otryggt för barnen barn.

PR

PR vill inte att Lingvägen förlängs och öppnas till genomfartstrafik mellan Hökarängen och Farsta eftersom det kommer användas som smitväg för väg 73, förbi en befintlig stor skola och en planerad förskola.

PR vill att det byggs ihop mellan Hökarängen och Farsta och att det satsas på cykelbanan för att binda samman områdena så att det är möjligt att cykla mellan utan att tvingas ut i gatorna. Speciellt viktigt för mindre rutinerade cyklister som skolbarn. Bilvägar mellan Hökarängen och Farsta finns redan.

EA, AJ, AKE, RO, SO

Planförslaget utplånar ett av de sista fridfulla och relativt lite trafikbulerplågade promenadstråken i deras närområde.

Det har byggts eller påbörjats 19 flerbostadshus, varav flera höghus, i deras närområde de senaste två åren. De tycker att det är tillräckligt nu. Gröna promenadstråk försvinner eller det förloras naturupplevelse när de passerar hus istället för natur. Påverkan av byggnation blir alltid större än själva husen. Förslaget skulle negativt påverka bland annat duvhök och skogsknipprot som finns inom planområdet.

Det behövs inte mer trafikbuler i östra Hökarängen, området är omgivna av trafikleder och en genomfartsväg skulle försämra trafikbuler. Idag finns det en perfekt bilfri väg till Farsta Centrum och det är regressivt att öppna för mer trafik. Den planerade vägen försämrar sambandet med Farsta Centrum för oss som går. Alternativet, cykelstråket öster om planområdet, är obehagligt eftersom cyklister numera tar väldigt lite hänsyn till gående.

Den ursprungliga tanken rörande fördelning bostadshus/natur i våra äldre förorter är försämrade och skrivarna vill att det finns kvar lämnas orörd.

JW

JW accepterar inte att Lingvägen förlängs. De som bor i hushållet är hårt påverkade av buller och avgaser. Förlängning av Lingvägen skapar mer trafik, mer buller och avgaser. JW önskar att kunna tycka till om förslaget eftersom de är påverkade av det. Det finns inte behov av fler genomfarter. Förslaget bör läggas ner.

MW

MW är emot att förlänga Lingvägen till Farsta. MW anser att det inte finns någon vinning vare sig för dagens boende längs med Lingvägen eller för trafiken i allmänhet med att förlänga denna väg som endast kommer utnyttjas som en genväg för bilister från och till Nynäsvägen och Örbyleden. Trafiken på denna annars omtyckta gata kommer endast att störa de boende och nybyggnation av bostäder längre ned mot Farsta är på bekostnad av naturen och miljön. En omtyckt väg att promenera ner till Kvickentorps Bollplan och vidare mot Hökarängsbadet kommer att belastas av frekvent trafik. Planförslaget är ogenomtänkt utan vettiga argument.

RL

RL är emot en eventuell förlängning av Lingvägen till Farstavägen. Denna förlängning kommer att leda till att fler tar genvägen via Lingvägen till Farstavägen, vilket i sin tur tillsammans med planerad busstrafik, kommer att leda till mer buller och störande ljud i omgivningen. Där RL bor har redan tillräckligt med buller från tunnelbanan och önskar inte mer oljud från Lingvägen. En sammankoppling av Hökarängen och Farsta finns redan via Pepparvägen och en ytterligare bilväg via Lingvägen är överflödig. RL anser att det är bättre att satsa på gång och cykeltrafik i området eftersom Pepparvägen/Lingvägen saknar cykelbanor.

AB

AB är emot genomfart för bil på Lingvägen. Gärna bostäder på ds. Styr över biltrafiken mot Nynäsvägen med ett stopp på Pepparvägen mot Farsta.

FB

FB tycker att förslaget är dåligt på grund av hög antal barn i området och att det är redan för få som håller sig till hastighetsgränsen.

RL

RL har väntat i över tio år för att hitta sitt hem där hen bor med sin sambo och två katter. RL berättar att de påverkas av buller och en förlängning av Lingvägen skulle försämra deras livskvalité både i bostaden och på balkongen samt trafiksäkerheten minskas. RL anser att de inte kommer orka en höjd nivå av buller och brummande, avgaser och säkerligen fler skövlade grönområden. Det kommer att ge sämre sömn, otrygghet och en riktig dålig levnadsmiljö för alla oss i området.

Hyran är dyr på grund av lägenheten är nyproduktion och RL har inte möjlighet att välja boende och kommer inte kunna flytta. RL vill inte att planen förstör livskvalitén som RL har jobbat hela sitt vuxna liv för att få till.

RL hoppas att planen tar hänsyn till otaliga vilda djur och insekter som är beroende av att människor behåller så mycket grönytor som

möjligt, i dessa mörka tider av klimat- och miljönöd. Människor är bara en del av hela ekosystemet. Människor står inte över det. Allt påverkar något annat.

PÅ

PÅ anser att det är en skrämmande utveckling som sker i Farsta där det viktigaste verkar vara att producera lägenheter. Inte att skapa en trevlig bostads- eller arbetsmiljö. Man har valt att satsa mycket på stadsgator, dvs bostäder nära gatan. PÅ ifrågasätter vem som har möjlighet till det och varför en innerstads-bygghet flyttas till förorten. I planen presenteras detta som något positivt och det förslås att ta bort gångtunnlar. PÅ ifrågasätter förslaget positiv påverkan till gående och cyklister eftersom PÅ tycker det som är bra med Farsta är att PÅs barn fick inte korsa vägar.

PÅ ifrågasätter hur bra det blir att agera ljudvall för de som bor i nya bebyggelsen samt påverkan med avseende på ljud och luft. PÅ ifrågasätter placering av genomfartsled samt luftkvaliteten i skolan och dess utomhusmiljöer. Den lilla gröna ytan som är kvar runt skolan nu vill bygga vägar och bostäder runt skolan blir nu minimal. PÅ tvivlar på om planen tar hänsyn till trafikbuller och luftkvalité.

PÅ berättar att det mesta verkar vara tillrättalagt i förslaget så att det blir ett positivt resultat. PÅ ser att planen har fått förfrågningar om att göra beräkningar då trafiken på Nynäsvägen tas bort och berättar att det inte kommer försvinna. PÅ ifrågasätter behovet av en till väg mellan Hökarängen och Farsta det väg 73 redan finns och Pepparvägen. PÅ ifrågasätter om politikerna vill att färre ska använda bilen och använda kollektivtrafiken eller cykla istället, och om det är så varför det förslås flera bilvägar, vid en skola dessutom. För övriga trafikanter, cykel och gående, funkar dagens system bra.

Lösningen för att fixa den osäkra trafikmiljön som förslås att anläggas vid en skola är tydliga skyltar och markeringar. Barn tittar inte på skyltar därför är det en ren katastrof. PÅ tvivlar på hur trafiksituation kommer se ut när denna anslutning ligger nära en rödljuskorsning på Farstavägen. Farstavägen kommer bli ännu mer igenkorkad än vad den är idag.

PÅ undrar om avståndet mellan skolans lokaler och vägen och ser det mer som att den enda gräsmatta som finns i närheten till skolan kommer försvinna. Nu finns det en säker skolväg till Kvickenstorps skolan som innebär att fåtal barn behöver korsa en väg. Om det byggs en väg precis utanför skolan så innebär det att få barn kan ta sig till skolan utan att korsa en väg. PÅ tycker det är en dålig idé.

PÅ inser att Stockholms stadsbyggnadskontor och exploateringskontor bortser från grundläggande krav på arbetsmiljö och boendemiljö nuförtiden. Viktigast är att bygga bostäder. Den

senaste veckan kom en rapport som säger att fler och fler stockholmare mår sämre på grund av mer buller. PÅ berättar att den stora orsaken är att våra politiker tog ett beslut på att höja gränsen på hur mycket buller det får vara i bostäder. Ett väldigt osmart beslut som straffar sig nu enligt PÅ.

Hantering av buller kräver stora insatser. Barnkonsekvensanalys som används är skriven 2012 vilket visar att förslaget inte tar hänsyn till barnen. Det har hänt mycket i området sedan dess. Den analysen kan inte användas om förslaget ska visa proffsighet och yrkesstolthet.

Konsekvenserna av det som byggs får andra i samhället innevånarna störs av buller och mår sämre. PÅ tvivlar på om det är värt att lägga ner pengar och tid till vansinne.

De bristerna som finns på förslaget kan inte finnas på bostäderna. Skolan ska byggas ut och ni vill minska ner utomhusmiljön runt skolan och anlägga en genomfartsled precis vid skolan. PÅ har då svårt för att förstå detta. Stadsplaneringen har blivit dysfunktionell.

PN

PN tycker det är inte ett bra ide att bygga en genomfartsled runt en skola. Dessutom har det precis börjat byggas ny cykel och gångväg för bättre säkerhet på samma sträcka och nu planeras att starta motsatsen till detta och göra bilväg för ökad trafik. PN anser att detta är en miljöförstöring. PN hoppas att någon beslutsfattare kan göra rätta och lägga ner förslaget.

AZ

AZ är emot förlängning av Lingvägen och begär att planen avslutas. Det blir inte säkert för de synskadade som bor på Lingvägen att förflytta sig och som resulterar att de blir mer beroende av samhälle och kommun. AZ hoppas att förslaget tar hänsyn till ovanstående.

NA

NA oroas mycket av förslaget att binda ihop Lingvägen i Hökarängen med Farstavägen. Övre delen av Lingvägen är idag en barnrik idyll. Den planerade genomfartsleden som med stor sannolikhet kommer att dra ny trafik ända från avfarten vid Skogskyrkogården smiter tätt intill både förskolor och grundskola. NA berättar att det är fel både ur trafiksäkerhets- och miljö- och klimatperspektiv. Biltrafik ska inte uppmuntras, särskilt inte inne i tätbebyggda områden; i Farsta är det bättre att i görligaste mån hålla den på Nynäsleden. NA anser att planerade sammankopplingen av Ling- och Farstavägarna skulle försämra menligt för alla fotgängare och cyklister som idag nyttjar promenadvägen runt Kvickentorpsskolan.

I förslaget ingår tre nya punkthus i Samsöskogen, ett flitigt utnyttjat grönområde. Detta bygge bör tänkas om och skadan för biologisk

mångfald och psykisk hälsa för Farstaborna tas med i beräkningen. Det kan inte förtätas bort varenda liten grön fläck i området utan att få betala priset nån annanstans.

MT

MT är emot planförslaget. Det förekommer att bilister kör med alldeles för hög fart trots att det idag är en återvändsgata och det ligger en förskola precis intill gatan; att öppna upp för genomfartstrafik skulle bara leda till mer av samma. Låga hastighetsgränser hjälper inte, för det struntar folk blankt i på en sådan avsides gata som Lingvägen är.

VG

VG vill framföra mitt misstyckande och motsätter sig till utbyggnaden av Lingvägen fram till Farsta. VG anser att det inte finns någon vinning vare sig för dagens boende längs med Lingvägen eller för trafiken i allmänhet med att förlänga denna väg som endast kommer utnyttjas som en genväg för bilister från och till Nynäsvägen och Örbyleden. VG berättar att trafiken på denna annars omtyckta gata kommer endast att störa de boende och nybyggnation av bostäder längre ned mot Farsta är på bekostnad av naturen och miljön. En omtyckt väg att promenera ner till Kvickentorps Bollplan och vidare mot Hökarängsbadet kommer att belastas av frekvent trafik. Detta är ett ogenomtänkt planförslag utan vettiga argument.

EB

EBs barn är elev i Kvickenstorpsskolan. EB med barn rör sig dagligen i det berörda området.

EB har tagit del av förslaget om förlängning av Lingvägen och bristfälliga konsekvensutredningen och reagerar på att ett redan väldigt trafikutsatt område ska bli av med en av ytterst få transportsträckor med vissa rekreationskvaliteter för gående och cyklister. EB berättar att människor behöver röra sig mer, inte mindre, därför bilismen kan inte prioriteras. Att låta en väg till och förbi skola och förskola förbli bilfri är otroligt viktigt för våra barns trygghet och trafiksäkerhet. Det finns stor anledning att misstänka att den förlängda Lingvägen skulle bli en smitväg för bilister med tät trafik och höga hastigheter som följd. Men EBs största invändning är att ett miljövänligt sätt att transportera sig, gå och cykla, ska behöva stå tillbaka för bilismen. EB tycker det är extremt otidsenligt. EB berättar att barns rörelseutrymme inskränks när bilen prioriteras. Vår stads utveckling måste gynna rörelse, inte försvåra.

EB anser att Hökarängen har under de senaste åren förtätats väldigt mycket. Ibland med bra resultat, ibland sämre, men en långsiktig plan verkar saknas. Att bygga längs befintlig infrastruktur kan göras med mindre eftertanke utan att skadorna för området blir stora, men

att låta skog, plats för lek och rekreation och välfrekventerade gång- och cykelstråk bli bilväg skapar irreparabla skador.

EB önskar dialog och samverkan med de kringboende och en ordentlig barnkonsekvensanalys i enlighet med gällande lagstiftning. Förslaget måste backas och utredas grundligt.

RS

RS är född, uppvuxen, samt boende i Hökarängen. Hen ställer sig starkt emot att det ska byggas en bilväg hela vägen till Farsta. Anledningarna är väldigt enkla, då det redan finns två vägar från Hökarängen till Farsta. En är Pepparvägen som redan är en väg med 30 kilometer per timme hastighet och den andra är Nynäsvägen och de funkalar alldeles utmärkt.

Lingvägen är den enda lugna parkvägen som man kan promenera eller cykla till Farsta. Finns ingen annan möjlighet om man inte vill gå längsmed en bilväg.

Det ligger även två förskolor samt en skola som denna väg ska byggas vid. RS berättar att trafiken kommer sänka alla barns säkerhet markant. Hökarängen-Farsta är så väldigt populärt på grund av alla sina fina promenadvägar samt grönområden. Rs anser att förlängningen sänker kvalitén i området och förstör väldigt mycket för alla boende samt barnen. RS önskar att det inte byggs en väg då.

KB

KB anser att det redan finns tillräckliga genomfarter mellan Hökarängen och Farsta via Fagersjövägen, Pepparvägen och inte minst Nynäsvägen. Trafik som ska prioriteras är i fallande ordning gående, cykel, kollektivtrafik, taxi/samåkning och sist privatbilism. En förbättrad infrastruktur för gång och cykel i området torde vara högt prioriterat, medan infrastruktur för privatbilism bör prioriteras ned.

Barnkonsekvensanalysen påstås vara daterad och KB berättar att det finns starka synpunkter på det undermåligt utformade cykelinfran från personer med spetskompetens inom trafikplanering för cykel. KB vill inte att förlängning av Lingvägen för biltrafik förbi Kvickentorpsskolan blir av.

KS

KS motsätter sig, tillsammans med andra boende på Russinvägen, förslaget genomfartstrafik Hökarängen-Farsta och framför följande synpunkter samt namninsamling:

Den frågan är just nu aktuell med anledning av det pågående samrådet för detaljplan S-Dp 2011-16053. Projektet att omvandla Lingvägen till genomfartsgata har varit intressant för politiker och tjänstepersoner inom Stockholm stad sedan 1960-talet och förslag

på en förlängning av gatan har behandlats ett flertal gånger men alltid stoppats på grund av bland annat de konstaterat höga naturvärdena i det aktuella området. Det nuvarande detaljplaneförslaget har stöd i gällande översiktsplan för Stockholm (2018) där en förlängning av Lingvägen pekas ut som ett möjligt led i strategin att länka ihop stadsdelar och skapa en sammanhängande stadsmiljö genom att Lingvägen blir en sk stadsgata. Men när man tar del av planhandlingarna så hopar sig frågorna. Varför är denna genomfartsgata så viktig? På vilket sätt blir människors levnadsmiljö bättre av det aktuella förslaget? Och vad är det stadsmässiga med den här miljön förutom måttet på gatusektionen? Planhandlingarna anger att det finns en enda direkt bilväg mellan Hökarängen och Farsta, via lokalgatan Pepparvägen. I verkligheten finns ytterligare en, via Örbyleden och Riksväg 73 (med separat på- och avkörningsfil). Dessa tre vägar är i dagsläget högt belastade med biltrafik. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan -Lingvägen, skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Om det främsta argumentet för att få till en genomfartsgata är för att avlasta övriga gator så måste detta rimligtvis kunna styrkas med en genomarbetad analys som tar ett helhetsgrepp över hela området och påvisar konsekvenser av olika möjliga scenarier. Det är nödvändigt för att få en bild av 1) i vilken utsträckning det i dagsläget överhuvudtaget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen, 2) i vilken omfattning den nya genomfarten löser det problemet, 3) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen samt 4) vilka nya framkomlighetsproblem som kan uppstå för oskyddade trafikanter i och med det aktuella förslaget tillsammans med en avvägning och ett resonemang kring varför det aktuella förslaget är av nytta för allmänheten. Det framstår som om den aktuella detaljplanen framförallt föreslår en lösning på ett vagt formulerat problem som inte understöds av några fakta eller något resonemang. Det som däremot framgår tydligare är vilka nya problem som den nya genomfartsgatan kommer att orsaka;

* Trafiksäkerhet för gående och cyklister kommer kraftigt att försämrats i och med förslaget (Trafikutredning, Tyréns 2020-03-20). Stadens målsättning är att minska biltrafiken, prioritera gång- och cykel samt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, inte tvärtom.

* Lokala spridningssamband genom Samsöskogen kommer att försvinna (Naturmiljöutredning, Ekologigruppen 2019-06-18). Detta är ännu ett oåterkalleligt drag som inte kommer kunna kompenseras. hur kan staden bedöma att det inte behöver göras en MKB?

* Karaktären och vistelseupplevelsen av de befintliga rekreationsytorna i Samsöskogen kommer att påverkas negativt och den yta som pekas ut som främsta mål för t ex förskoleklasser utgår helt i och med placeringen av den föreslagna bebyggelsen (Barnkonsekvensanalys, Nyréns 2012). Inte heller detta kan kompenseras.

* Den nybyggda förskolan (Röda tråden på Lingvägen 191) samt befintliga bostäder längs med Lingvägen kommer att få kraftigt försämrade levnadsmiljöer med anledning av det buller som den uppskattade 4 - 5 gånger ökade trafikmängden kommer att innebära. Endast den nytillkomna bebyggelsen föreslås få bulleråtgärder för att klara gällande riktlinjer för buller och trots flera föreslagna åtgärder får även dessa svårt att klara gällande riktlinjer. (Bullerutredning, WSP, 2020-08-14). Om detta nämns ingenting i nuvarande planhandlingar.

* Sedan år 2016 har cirka 550 nya lägenheter tillkommit inom en radie av cirka 400 meter från Hökarängens tunnelbanestation. Ytterligare 120 lägenheter uppförs på Russinvägen med start från hösten 2020. I praktiken innebär detta cirka 1500 nya invånare, lågt räknat då många inflyttade är barnfamiljer. Invånarantalet ökar medan park- och rekreationsytorna etc. minskar. Det som tidigare var oplanerade gröna mellanrum som erbjöd lekytor för barn tas i anspråk av bebyggelse eller gator, med konsekvensen att fler människor får samsas om krympande parker såväl som att konkurrera om andra befintliga funktioner såsom service, kultur, idrott. Till förslaget redovisas ingen övergripande helhetsbild för utvecklingen av Hökarängen.

* Den karaktär av s k stadsgata som Stockholm stad förespråkar är problematisk i sammanhanget då utformningen förutsätter att det finns tydligt avgränsade stadsrum, det finns inte längs med Lingvägen. Här sker barns spontana utelek i direkt anslutning till flerbostadshusen, men eftersom dessa är fristående byggnader som i de flesta fall antingen helt saknar gårdsyta eller där gårdsytan domineras av hårdgjorda ytor (bil- och cykelparkering, sopkärl etc.) så är leken förpassad till de små gröna ytorna i direkt anslutning till gatan. Detta är inte ett problem i dagsläget då trafikrörelserna längs med Lingvägen sker med låga hastigheter samt håller sig på låga nivåer (ÅDT) eftersom det inte är en genomfartsgata, men det kommer sannolikt att bli ett problem med 4 - 5 gånger så stora trafikrörelser tillsammans med ett helt annat flöde och en annan hastighet som karaktären genomfartsgata bidrar med. Av detta nämns ingenting i planhandlingarna, det borde framgå som en konsekvens av förslaget.

Vi som bor i Hökarängen har många obesvarade frågor till såväl politiker som tjänstepersoner inom Stockholm stad:

A. Hur ser den övergripande utvecklingsplanen för Hökarängen ut, finns det ens någon eller låter staden exploatörerna driva utvecklingen? Vem ska ta ansvar för att Hökarängen utvecklas på ett hållbart sätt och säkerställa att det blir en fungerande levnadsmiljö där alla funktioner hänger med? Är Stockholm stad tillfreds med att enbart fylla på med bostäder på bekostnad av allt annat som krävs för att ett samhälle ska fungera?

B. Hur kan en så omfattande förändring som den aktuella detaljplanen innebär behandlas som om den vore en s k "frimärksplan" dvs att det framställs som att förslaget endast berör

en avgränsad yta och därmed inte får några konsekvenser utanför det snävt avgränsade planområdet?

C. Vilka avvägningar har gjorts för att komma fram till beslutet att på ett så drastiskt sätt försämra boende-, arbets-, lek- och rekreativmiljön för tusentals människor i närområdet och vad grundar de sig på? Vilken är samhällsnyttan av denna stora förändring och kan Stockholm stad redovisa hur man kommit fram till att fördelarna väger mer än nackdelarna?

D. Hur kommer det sig att ingen medborgardialog har skett inom ramen för det aktuella förslaget? Förslaget påverkar som sagt en hel stadsdel och det är anmärkningsvärt att Stockholm stad med sina högt uppsatta mål om att öka dialog och delaktighet inte har ordnat så mycket som ens en webbaserad enkät. Varför är det inte viktigt för staden att ta reda på invånarnas kunskaper om platsen, behov eller idéer i det här fallet? Så här säger översiktsplanen:

"Förändringar i en växande och tätare stad är viktiga att genomföra i dialog med allmänheten eftersom det innebär förändringar av platser och miljöer där vi bar och lever våra liv. Mänskliga rättigheter, demokrati och hållbarhetsfrågor är prioriterade frågor för Stockholms stad och delaktighet är ett viktigt verktyg. Stadens ambition är att utveckla en delaktighet för stockholmarna i stadsutvecklingsprocesserna. Detta kan ske genom utökad dialog med medborgarna på lokal nivå och genom utvecklade former för dialog med barn och unga liksom för andra grupper som är underrepresenterade i stadsutvecklingsprocesser. Genom att arbeta mer med tidig kontakt och dialog kan syftet med stadens planer förankras med stockholmarna, och nya idéer och perspektiv tas tillvara. Allmänhetens delaktighet är nödvändig för att ta del av den kunskap som finns kring närmiljö, vilket i sin tur leder till bättre och mer värdeskapande projekt. Att pröva nya former och digitala hjälpmedel för dialog och samtal är eftersträvarvärt, liksom vikten av återkoppling och utvärdering av en genomförd dialog." (sida 41)

E. I år blev barnkonventionen lag, det innebär bland annat att "vid alla bes/ut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa". Instiftande av barnkonventionen som lag innebär en starkare rättslig ställning för barn, att barnens rätt inte är ett perspektiv bland andra utan en lag och att barnen ses som rättighetsbärare. Staden har därmed skyldighet att använda de metoder som idag finns för att säkerställa barnens bästa vid förändring av den fysiska miljön. Ändå har man i och med det aktuella förslaget valt att återanvända en åtta år gammal barnkonsekvensanalys som gjordes i samband med ett helt annat förslag då dessutom förutsättningarna såg helt annorlunda ut, exempelvis så har en helt ny förskola utmed Lingvägen tillkommit, endast 150 m från det aktuella planområdet. Så här lyder översiktsplanen, sida 53: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i

stadsplaneringen. " Varför har staden i detta fall valt att inte arbeta enligt sina egna principer? Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget och varför förekommer ingen dialog varken med barnen eller de vuxna som kan företräda barnen?

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att förslaget är ogenomtänkt, bristfälligt redovisat och illa underbyggt. Kommer politikerna i stadsbyggnadsnämnden att förstå vad det är de tar ställning till med denna detaljplan? Vi kan inte dra någon annan slutsats än att såväl tjänstepersoner som beslutsfattare inte har någon vilja att varken informera om konsekvenserna av förslaget eller samla in och lyssna på medborgarnas behov eller idéer eftersom staden helt har undvikit all form av dialog och delaktighet under processen med att ta fram det aktuella förslaget. Att bygga nya bostäder, förskolor och skolor förstår vi har en hög samhällsnytta, men som plan- och bygglagen lyder enligt 1 kap. 1 § 2 "Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer". Vi anser inte att staden efterlever detta i och med det aktuella förslaget.

GÖR OM, GÖR RÄTT!

Stockholm stad har just nu en detaljplan ute på samråd för ett förslag som har flera syften. Dels att förlänga Lingvägen för biltrafik fram till Farstavägen men också uppföra tre nya 10-våningshus i den så kallade Samsöskogen. I detaljplanen ingår även en utbyggnad av befintliga Kvickentorpsskolan samt en ny förskolebyggnad. Vi har startat den här informationskampanjen för att vi som arkitekter och hökarängsbor, vill informera om bristerna i förslaget samt ge alla som vill en chans att diskutera och samla oss kring kritiken. Vi har valt att kalla informationskampanjen för Gör om, gör rätt! Vi som bor i Hökarängen har sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom en radie av endast 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Planen som den här informationskampanjen berör är fortfarande i ett så tidigt skede att

innehållet går att påverka. Detaljplaneförslaget är, som vi ser det, problematiskt utifrån flera aspekter:

Biltrafik främjas gång prioriteras! Att koppla ihop Lingvägen mellan Örbyleden och Farstavägen för biltrafik kommer att kraftigt försämra framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, det fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Detta strider mot både målen som anges i Agenda

2030, de nationella hållbarhetsmålen samt stadens egna riktlinjer gällande trafiksäkerhet, framkomlighet, cykelplan och översiktsplan. Barnkonsekvensanalys saknas för get aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola har bl.a. tillkommit utmed Lingvägen) och baseras på ett helt annat bebyggelseförslag som bl.a. inte omfattade genomfartsgata. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det här förslaget får för barn i området.

Planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

Bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på, b) i vilken omfattning den nya genomfarten löser det problemet, c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen samt d) vilka avvägningar som har gjorts i och med det aktuella förslaget när bedömningen gjorts är att förslaget är av nytta för allmänheten. Vet de politiker som ska besluta i ärendet vilka avvägningar som har gjorts? Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt

att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, arbets- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots den pågående pandemin. De; saknas §11 sammanhang! Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det egna planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är även det anmärkningsvärt. Vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- o sker utifrån ett helhetsperspektiv för hela stadsdelen,
- o baseras på utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår,
- o planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om och gör rätt!

Vad är planen för Hökarängen?

BRF Sirapen

På sid 8 i Mitt i Söderort 31 januari 2017 finns en artikel om ett projekt avseende utbyggnad av Kvickentorpsskolan och ev. förlängning av Lingvägen till Farstavägen. Med anledning av artikeln vill vi lämna synpunkter på tankarna att förlänga Lingvägen till Farstavägen.

Lingvägen blir genomfartsgata från Örbyleden till Farsta och med detta naturligtvis omfattande genomfartstrafik. Vi motsätter oss sådan genomfartstrafik. Redan i dag är trafiken stor till alla bostäder som finns utefter Lingvägen. Dessutom pågår och finns en planerad stor nybyggnation av bostäder vid Lingvägen, som även i stor utsträckning används som parkeringsplats till bl.a. T-banan. Utefter Lingvägen bor många handikappade, bl.a. synskadade vars tillvaro skulle försvåras av en ökad biltrafik. Mellan Lingvägens slut och Farstavägen ligger ett grönområde- en dalsänka-som förbinder Fagersjöskogen med bl.a. Hökarängen, Gubbängen och Drevviken. Många naturvänner anser att vägen skulle förstöra grönområdet. Det blir visserligen lättare att åka till Farsta och

handla men mot detta skall ställas nackdelen av att Lingvägen blir genomfartsgata från Örbyleden till Farsta och med detta naturligtvis en omfattande genomfartstrafik. Redan i dag är bullret från tunnelbanan klart störande för många som bor utefter Lingvägen och speciellt runt Hökarängens T-banestation överskrider bullret på morgnar och kvällar gällande riktvärden då tågen kör in på ett sidospår och vänder vid Hökarängen. Turtätheten på tunnelbanan kommer dessutom att öka inom de närmaste åren. Med även en omfattande genomfartstrafik av både personbilar och lastbilar kommer bullernivåerna ytterligare att öka till klart skadliga nivåer för de som bor utefter Lingvägen. Kopplingen Kvickentorpsskolan och förläng Lingvägen att bygga en förlängd Lingvägen alldeles intill en nyrenoverad skola förefaller mycket märkligt, inte minst med tanke på elevernas säkerhet. Eventuella elever från Hökarängen kan lätt nå skolan via befintliga gång- och cykelvägar.

Behovet av en ny genomfartsled:

I dag finns Pepparvägen som lokal genomfartsled mellan Hökarängen och Farsta. Någon ny lokal genomfartsled behövs sannolikt inte.

Historik:

Förslaget att bygga ihop Lingvägen med Farstavägen är inte nytt. För några år sedan stoppades ett liknande förslag efter mycket kritik. Förslaget har även tidigare varit aktuellt men då avslagits. Frågan var bl.a. aktuell år 2001 i en planbeskrivning för detaljplan för del av kvarter Samsö i Farsta. Där skrev stadsbyggnadskontoret bl.a.: "Planens syfte är att göra det möjligt att bygga 24 nya bostäder i parhus på Kvickensvägens båda sidor. Bostadsbebyggelse längs Kvickensvägen förutsätter att den ursprungligen planerade förbindelsen med Lingvägen inte kommer till stånd".

Vi frågar oss varför tanken åter blivit aktuell.

Protestlista mot förlängning Lingvägen-Farsta, boende i BRF Sirapen

84 boende i BRF Sirapen har skickat in namnunderskrifter på en protestlista mot förlängning Lingvägen-Farsta.

KN, LS, AS, WS

Vi undertecknade, boende på Lingvägen i Farsta, anhåller härmed om att projekt Förlänga Lingvägen INTE kommer till stånd. En genomfartsled skulle försämra boendemiljön dramatiskt, och att dra in bilar på något så sällsynt som en trygg skolväg är inte rätt.

BSW

Min dotter går på Skönstaholmsskolan vars verksamhet nu pga renoveringar flyttats till Kvickentorpsskolan. Som jag ser det skulle en förlängning av Lingvägen försvåra avsevärt för skolbarnen att på ett säkert sätt ta sig från Hökarängen till Kvickentorpsskolan. Som det är nu, vågar min dotter inte cykla från Hökarängen centrum (där vi bor) via Pepparvägen till skolan. Eftersom cyklister självklart inte får cykla på trottoaren och måste naturligtvis hålla sig på höger sida

av körbanan, måste hon i så fall korsa Pepparvägen precis i kurvan vid Vaniljvägen för att ta sig genom gångtunneln som går under tunnelbanespåret. Vägen är ofta tungt trafikerad och där finns ingen säker övergång vare sig för gångtrafikanter eller för cyklisterna.

Livsfarligt!!

Lingvägen är ännu så länge förhållandevis lugn, men i om förslaget att förlänga den kommer detta att ändras radikalt. I övrigt håller jag med om nedanstående invändningar mot förslaget:

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har blivit tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklisterna och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges

första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

SJ

SJ är emot förlängning av Lingvägen. Det förekommer redan att bilister kör med alldeles för hög fart trots att det idag är en återvändsgata och det ligger en förskola precis intill gatan; att öppna upp för genomfartstrafik skulle bara leda till mer av den varan. Att sätta hastighetsgräns löser inte problemet.

PP

Som boende på Russinvägen överklagar PP beslutet att förlänga Lingvägen till Farsta. En utbyggnad kommer innebära ökad trafik och medföra oerhört höjd bullernivå som hotar djurlivet.

Mellan Russinvägen och Lingvägen finns det ett naturskyddsområde som kallas Fjärilsparken, I den parken finns det en utrotnings hotade fjäril. Därför är den ett naturskyddsområde. PP berättar att beslutet att bygga ut Lingvägen kan innebära att denna djurart kan utrotas.

PP anser att beslutsfattarna måste ta i beaktning till att djurlivet hotas av människors behov av bekvämlighet då de till varje pris måste åka bil som också utgör ett klimat hot. En utbyggnad av Lingvägen innebär därmed ökad biltrafik och ökad koldioxidutsläpp som hotar klimatet, med stigande havsnivåer.

Ifall Stockholmsstads beslutsfattare vill värna om miljö och klimat som de så stolt basunerat ut världen över så vill PP att de tar tillbaka beslutet om att bygga ut Lingvägen.

HS

HS är emot genomfartstrafiken eftersom det redan idag finns mycket trafik till och från bostäder längs Lingvägen samt det byggs nya bostäder. Lingvägen idag används som parkeringsplats till bland annat tunnelbaneåkare. Utefter Lingvägen bor många handikappade, bl.a. synskadade, vars tillvaro skulle försvåras av en ökad biltrafik.

Det blir visserligen lättare att åka till Farsta och handla men mot detta skall ställas nackdelen att Lingvägen blir genomfartsgata med högtrafik från Örbyleden till Farsta och grönområdet mellan Fagersjöskogen och bland annat Hökarängen förstörs. Pepparvägen fungerar idag som genomfartsled.

Redan i dag är bullret från tunnelbanan störande för boende utefter Lingvägen och runt Hökarängens T-banestation överskrider bullret vissa tider på dygnet gällande riktvärden.

Turtätheten på tunnelbanan kommer dessutom att öka inom de närmaste åren. Med även en omfattande genomfartstrafik av både personbilar och lastbilar kommer bullernivåerna ytterligare att öka till klart skadliga nivåer för de som bor utefter Lingvägen.

Att förlänga Lingvägen alldeles intill en nyrenoverad skola förefaller mycket märkligt, inte minst med tanke på elevernas säkerhet. Eleverna kan ta sig till skola via befintliga gång- och cykelvägar.

Förslaget att bygga ihop Lingvägen med Farstavägen har kommit upp tidigare bland annat 2001 och stoppades efter mycket kritik.

Där skrev stadsbyggnadskontoret i planbeskrivningen bland annat: ”Planens syfte är att göra det möjligt att bygga 24 nya bostäder i parhus på Kvickensvägens båda sidor. Bostadsbebyggelse längs Kvickensvägen förutsätter att den ursprungligen planerade förbindelsen med Lingvägen inte kommer till stånd”.

Ytterligare synpunkter som tillkommit sedan 2017.

Den nybyggda förskolan Röda tråden på Lingvägen 191 samt befintliga och inte minst, ca 550 nybyggda tillkommande bostäder på Lingvägen kommer att få en betydligt sämre boendemiljö. Biltrafiken främjas och prioriteras i det aktuella förslaget och innebär en kraftigt ökad biltrafik på Lingvägen och försämrade trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Detta strider båda målen som anges i Agenda 2030. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget. Den analys som bifogas förslaget är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut, och baseras på ett bebyggelseförslag som bl.a. inte omfattade en genomfartsgata. Barnkonventionen blev svensk lag den 1 januari i år och omfattar inte vilka konsekvenser det får för barn i området.

Vi boende i Hökarängen kan inte acceptera ett så dåligt underbyggt förslag som så uppenbart innebär en kraftigt försämrade boendemiljö för oss, speciellt boende vid Lingvägen.

Även utbyggnaden av tunnelbanan kommer att innebära en starkt ökad bullermiljö. Som redan i dag Vissa tider på dygnet överstiger gällande bullernivåer. Vi som bor vid Hökarängens tunnelbanestation inte kan ha ett fönster öppna då vi lyssnar på TV

eller på natten då tunnelbanan stör för mycket. Vi frågar oss varför tanken åter blivit aktuell.

KG

KG tror att många är emot förlängning av Lingvägen. KG har önskat detta förlängningen i många år och önskar att planen genomförs.

IB

IB är emot planerna att förlänga Lingvägen till Farsta. Lingvägen, som från Örbyleden är en återvändsgata och trafikerar främst av boende, äldre, synskadade, handikappade, skolbarn och förskolebarn, har redan nu en hög trafikbelastning, som ej håller nuvarande 30 km i timmen.

En förlängning skulle medföra en hel del ny trafik på detta avsnitt. IB vill istället förorda markerade gång- och cykelbanor och rejäla farthinder för bil- och motorcykel-trafiken.

TV

TV har flyttat till Russinvägen för att det är lugnt här i jämförelse med i stan. TV med partner har tänkt skaffa barn och vill att barnet ska vara tryggt i sitt uppväxtområde. En högtrafikerad bilväg skulle inte vara tryggt eller lugnt. Det skulle förstöra den här delen av Hökarängen som är så fint planerad. Om bilister har klagat på köer så finns det alltid ett bättre alternativ, i alla fall för miljön och det är att åka kommunalt. TV vill inte att den här delen av Hökarängen som är en fantastisk plats förstörs.

GK

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det

anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: ”Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen.” Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär ”försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.”. I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska

hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, -arbets, -skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

PL

Jag är inte alls glad över det här förslaget. Det saknas ju för guds skull en korrekt barnkonsekvensanalys för det här förslaget, den som är bifogad är helt utdaterad!

Det här förslaget försämrar kraftigt framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får

stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt. Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering. Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

PF

PF är emot förlängningen av Lingvägen. Det förekommer redan att bilister kör med alldeles för hög fart trots att det idag är en återvändsgata och det ligger en förskola precis intill gatan; att öppna upp för genomfartstrafik skulle främja det. Att sätta låga hastighetsgränser löser inte problemet.

PF vill verka för ett samhälle byggt för alla och värnar om fotgängare och cyklister. PF hoppas för ett klimatsmart samhälle, och åsikter om att värna om cyklister som Stockholms stad också uttryckt.

ST

STs barn går på Kvickenstorpsskolan och cyklar till skolan varje dag. Att bygga en väg runt skolan skulle förstöra hela skolmiljön och göra vägen till skolan otrygg. Redan idag kör bilar för fort på Pepparvägen. ST undrar varför bilisterna kan inte välja Nynäsvägen och hur kan förslaget prioritera bilar framför barn och cyklar.

ST vill att det satsas istället på att göra en bra och säker gång- och cykelbana mellan Hökarängen och Farsta. Bredda och separerade

gång och cykeltrafik med målning av vägen och att det fixas bra belysning i tunnlarna.

ST menar att asfalt och betong är deprimerande och oinspirerande. Det kan behållas grönt runt skolan och bidras till att skapa en lugn och trygg miljö. Idag har barnen utomhusidrott och lekar på gräsmattan bakom idrottshallen. Den möjligheten försvinner om det byggs en väg där. ST vill att barnen som går på Kvickenstorpsskolan prioriteras.

IP

IP är emot förlängning av Lingvägen då detta kan försämra luften och bullernivån i området. Området är redan omgiven av stora trafikleder.

JL

JL undrar på vilka grunder genomfartstrafik förslås i detta projekt. JL berättar att det saknas anledning att göra mer bilväg/parkering överhuvudtaget om staden vill nå stadens mål. Leveranser kan ske med lastcykel. Stockholm stad har till och med ett ramavtal för matleveranser med ett cykelåkeri. JL har familj i området och hans barn är ofta på besök. Detta ökar riskerna för dem.

SL

SL tycker att ett förslag som underlättar biltrafik år 2020 när klimatkrisen är oförneklig känns märkligt. Det vore bättre att skapa lösningar som underlättar för gång- och cykeltrafik. Förslaget gör det svårare att ta sig bil- och fossilfritt till olika stadsdelar. SL förstår att staden vill att Farsta blir en knutpunkt för handel och event. Förslaget kan göras om så att stadsdelen blir en föregångare i hållbar handel och transport. Det kan hyras ut transportkärror som kan kopplas till cykel samt fossil- och bilfria bud kan främjas.

Enligt trafikutredningen försämras trafiksäkerheten av förslaget särskilt för barn på väg till skolan, cyklister och gående. En stor konsekvens är att det omkringliggande gång- och cykelnätet påverkas av flera nya korsningspunkter och därmed ökad risk för konflikter. Ytterligare en konsekvens är att närområdets gång- och cykelnät i sin helhet kan upplevas komplext och svårorienterat. Detta till följd av att en ny cykelkoppling skapas längs den nya gatan upp till Farstavägen, vilket innebär en ny övergång mellan enkelriktade och dubbelriktade gång- och cykelbanor.

Stockholms stad har ambition att barn ska röra på sig mer och sluta att bli skjutsade till skolan. Om förslaget görs om och tar hänsyn till klimat och trafiksäkerhet finns chansen att skapa en skola där cykel- och gång alternativen är prioriterad.

Förslaget bygger på bristfälliga utredningsunderlag. Det står att Pepparvägen måste avlastas. SL undrar om vad detta antagande byggs på och om finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen.

Det saknas redogörelse av orsak till detta, trafikbelastningen på nya vägen samt nyttan för allmänheten.

FH

Hökarängen växer och har förtätats under en lång tid. FH är inte emot förtätning, men det bör i möjligaste mån göras längs befintlig infrastruktur och befintliga vägar. De så viktiga mellanrummen naggas allt mer i kanten. Vi behöver skogspartier och små dungar för rekreation och för att det är vackert. Vi behöver cykelvägar och promenadstråk som binder samman vår fina stadsdel. Att ta bort frekvent använda huvudleder för cyklister och flanörer och omvandla dem till bilväg är en extremt märklig prioritering. Trodde man vill främja motion och minska bilism i den mån det är möjligt.

Att skapa en smitväg från Farsta förbi en stor skola är skadligt. Att ha bilar i hög hastighet längs unga barns skolväg och verksamhet för är inbjudan till olycksfall. Dessutom skulle det handla om tät trafik i rusningstid. Det saknas ett barnperspektiv och en ordentlig konsekvensanalys i den utredning som gjorts.

FH anser att förslaget behöver en ordentlig utredning där delen som rör Lingvägen helt omarbetas eller en lämpligare plats väljs för bostäderna vid befintliga gator. FH vill att berörda vidtalas och får inflytande i processen att utforma området.

SE

SE berättar att förslaget strider mot både förnuft och en mängd faktiska förhållanden när det gäller människors livsmiljö, en trivsamt stad och hänsyn till barn och människor med funktionsnedsättning. Därtill en vägförbindelse som är helt onödig. Det är en minoritet av boende i Hökarängen som har bil och det finns redan flera vägar att använda. Bilar och vägar förfular och förstör livsmiljön för människor. Förr byggde man vägar överallt utan hänsyn till sådant. Men numera är vi klokare. Bilar ska begränsas och användas där dom innebär en fördel för transporter och inte skadar miljö och människor. Vi har redan alldeles för mycket trafik och buller som försämrar livsmiljön i våra städer, särskilt Stockholm.

- Barnens situation. Skolan och förskolan har redan tungt trafikerade vägar nära inpå med mycket buller och nedsmutsning som följd. Är det så att kommunen menar att det kvittar om man klämmer in ännu mer?

Det är väl helt vansinnigt att lägga en genomfartsväg så att den helt stänger in barnens arbetsplats och vistelseutrymme. Det borde i stället göras mindre trafikbelastat. Därtill att riskerna för säkerheten och att miljön försämras med en väg och bilar.

- Bullret. Det är ju redan hög bullernivå, så det kanske inte gör någon skillnad med denna väg. Men trafiken och bullret borde minskas och inte ökas.

- Biltrafiken. Det finns som sagt ovan knappast något behov av denna väg. Pratet om att binda samman Hökarängen och Farsta saknar grund. Dessa områden är redan intimt sammanlänkade av bra

kollektivtrafik och fina gång och cykelvägar. Den minoritet som har bil mår bara väl av att i stället promenera eller åka kollektivt för sina ärenden till Farsta.

- Funktionshinder? Det nämns inget betr. trafiken om att det i Hökarängen bor mycket äldre, personer med funktionshinder och särskilt många gravt synskadade. Dessa människor använder ofta den nuvarande gångvägen för sina ärenden till Farsta och den uppskattas för att man slipper biltrafik och buller.

Med den föreslagna vägen bortser man helt från dessa människors situation.

Den nuvarande gångvägen erbjuder en bitvis fin naturmiljö som man uppskattar då man annars har svårare än andra att ta sig längre bort till mer ostörd natur.

Nej. Skrota vägplanerna. Om det ska byggas bostäder där räcker det väl med en väganslutning från Farstavägen för dem.

Alla vet att ju fler vägar man bygger desto mer trafik blir det. Denna väg är onödig och olämplig ur alla synpunkter.

JH

+ Först och främst är det viktigt att säga att jag inte är emot investering och utveckling av staden eller Hökarängen - Farsta stadsdel. Men investeringen måste först och främst prioriteras området, de som bor här och de som kommer att bo här. Utveckling måste ta hänsyn till ett större plan för området som utgår från en ekologisk helhetsbild som baserats på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts samt att den planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

+ Möjligheter till att ta fram en plan som förstärks de befintliga och älskade aspekter av strecket mellan Lingvägen och Farsta är förlorat genom att bygga det nuvarande förslag. tex. förbättring av gång och cykelvägar, vård av skogen, pedagogiska möjligheter av skog och öppet fält.

+ Planen saknas en grundad relation till aktuella studier om den nuvarande miljö som kommer vara starkt påverkats av planen (cykel och gående, barn, ljudnivå och psykiskt hälsa i existerande bostadshus längst Lingvägen)

+ Planen prioriteras biltrafik över en otroligt väl fungerande, väl använt och säkert (för vuxen och barn) sett för gående och cyklister att ta sig mellan Gubbängen, Hökarängen och Farsta centrum.

+ Planen prioriteras konstruktion och spekulation över de högst aktuella ekologiska frågor som rör vårt samhälle just nu genom att bygga bort Samsöskogen.

+ Planen saknas en aktuell dialog med de som bor längst Lingvägen och de närliggande bostäder och verksamheter.

+ Planen saknas en helhetsperspektiv över det sammanhang som planen befinner sig och ska vara en del av.

Här finns en mer detaljerad beskrivning av de brister i planen som har samlats av några av våra kollegor och jag håller med om:

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k. Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande

Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreativsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att

behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

LP och NE

LP och NE motsätter sig planen på att förlänga Lingvägen till Farstavägen i syfte att använda denna som genomfartsled. Det kommer att drastiskt öka biltrafiken på Lingvägen, vilket medför buller och avgaser utanför vårt hus, samt förstöra ett fint promenadstråk.

Okänt namn, okänd adress

Personen är emot förlängning av Lingvägen. Många barn finns på gatan med flera bostadshus. Förslaget skapar osäker utemiljö med biltrafiken. Personen undrar vad hastigheten blir. Det finns även en förskola på Lingvägen och Kvickentorpsskola nedanför Lingvägen därför är inte passande att ha biltrafik. Det är inte bra för miljön med avgaser och det framförallt när det finns verksamheter där barn vistas. Promenadvägar behövs likaså grönområden som finns nu. Personen önskar att biltrafik som ska till Farsta kör på Nynäsvägen.

MH

+ Först och främst är det viktigt att säga att jag inte är emot investering och utveckling av staden eller Hökarängen - Farsta stadsdel, men investeringen måste först och främst prioritera området, de som bor här och de som kommer att bo här. Utveckling måste ta hänsyn till ett större plan för området som utgår från en ekologisk helhetsbild som baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts. Utveckling måste också planeras i enlighet med gällande lagar och följa de av Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

+ Möjligheter att ta fram en plan som förstärker de befintliga och älskade aspekterna av stråket mellan Lingvägen och Farsta skulle gå förlorade genom byggandet det nuvarande förslaget vad gäller t.ex. förbättring av gång- och cykelvägar, vård av skogen, pedagogiska möjligheter som ges av skog och öppet landskap.

+ Planen saknar en grundad relation till aktuella studier av den nuvarande miljön som starkt skulle påverkas av planen (cykel och gående, barn, ljudnivå och psykiskt hälsa i existerande bostadshus längst Lingvägen, etc.)

+ Planen prioriterar biltrafik över ett otroligt väl fungerande, välanvänt och säkert (för vuxen och barn) kommunikationsstråk för gående och cyklister mellan Gubbängen, Hökarängen och Farsta centrum.

+ Planen prioriterar konstruktion och spekulation över de högst aktuella ekologiska frågor som rör vårt samhälle genom att bygga bort Samsöskogen.

+ Det saknas en aktuell dialog med de som bor längst Lingvägen och de närliggande bostäderna och verksamheterna.

+ Planen saknar ett helhetsperspektiv över det sammanhang som planen befinner sig i och ska vara en del av.

Här följer en mer detaljerad beskrivning av brister i planen som har samlats av några av mina kollegor. Jag ställer mig bakom alla dessa invändningar:

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrad trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans

huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen

helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

RS

RS vill uttrycka sin kritik mot förslaget att förlänga Lingvägen till Farsta. RS har en barnfamilj och bor i korsningen Lingvägen/Russinvägen där det redan nu är mycket trafik, bilar som kör fort på grund av brist på farthinder och allmänt högt buller från Örbyleden.

RS berättar att om en vill behålla en bra miljö kring skolan och parken så vore det bra att inte fullfölja de planer som finns, detta för att barn på ett ok säkert sätt ska kunna röra sig längs Lingvägen på väg till park, vänner, skola, etc.

NF

NF bor vid Lingvägen och har sitt barn på den relativt nybyggda förskolan vid Lingvägen. NF är extremt oroade över förslaget att förlänga Lingvägen bort mot Farsta då den skulle placeras intill förskola och skola. NF tycker inte att det får göras.

Örbyleden en tungt trafikerad väg dundrar i närheten. NF tror att förlängningen skapar en ytterligare hårt trafikerad bilväg.

NF vill att det tänks på att skydda barnen mot mer buller och avgaser, det låts de områden som finns som inte är trafikerade få fortsätta vara oaser utan trafik då NF tycker de är så värdefulla.

JV

JV är emot förslaget att förlänga Lingvägen. Det är redan många bilister som kör med hög fart här och det är många barnfamiljer, förskolor och nya bostäder precis intill vägen. En utbyggnad av vägen skulle medföra en trafikfara för framför allt alla barn.

JV tycker den här planen är helt orimlig att genomföra. Att ha en större väg precis utanför portarna där många barn bor och precis intill förskolor är farligt, och medför dessutom en stor ökning av buller och avgaser i hela närområdet.

JV berättar att grönområdena förstörs är också en stor negativ effekt samt att det uppmuntrar fler att ta bilen istället för att välja miljövänliga alternativ. JV hoppas att röster räknas och det lyssnas på deras önskan om att lägga ner planerna.

MH och DH

Vi invänder emot förslaget att förlänga Lingvägens bilkörfält förbi Kvickenstorpsskolan och de nya planerade bostadshusen.

Vi har bott i Hökarängen i dryga 8 år med våra barn och det här är platsen som vi vill stanna på. Hökarängen har alltid varit en grön plats, en bubblande del av staden där våra barn kan gå eller cykla till skolan, ofta utan störning av biltrafik. Ett av våra barn går nu i Kvickenstorpsskolan. Som det ser ut just nu så kan många barn gå och cykla till och från skolan utan att behöva tänka på att deras väg ska bli mer otrygg och riskfylld pga. biltrafik. Redan nu är det många barn som känner sig osäkra då de ska korsa den lilla bilväg som går in från Kvickensvägen till nuvarande parkering till skolan. För de allra flesta barn finns då en lugn gång- och cykelväg som tar dem till skolgården från ett annat håll - där de nya bostadshusen planeras samt där nuvarande plan är att bygga en bilväg.

Vi ser att planen/förslaget starkt skulle bidra till att göra det osäkert för barn att ta sig till och från förskola och skola. Med stark betoning på barnens trygghet, säkerhet och miljö. Inte bara på vägen till och från - utan också den miljö som en utbyggnad av bilväg kommer innebära hela tiden för dem. Den konsekvensanalys som är en del av denna plan är från 2012, det är hela 8 år sen och när detta är tänkt att byggas så är den ännu mer daterad. Det är helt oacceptabelt och respektlöst mot de barn och ungdomar som bor i området. Och mot alla oss som bor i Hökarängen, som vill kunna leva klimatsmart och värna om miljön. Inte bara nu och de kommande 10 åren, utan för en lång tid framåt.

Det finns idag starka band och anknytningar mellan Hökarängen och Farsta. Med kollektivtrafik går tunnelbanan eller alternativ med buss. Den som väljer bilen kan enkelt ta sig via Nynäsvägen eller Pepparvägen. Men väldigt många väljer gång och cykel och idag är det bandet starkt med olika alternativ, bland annat via gång- och cykelväg förbi Kvickenstorpsskolan. Argumenten i planförslaget är svaga. De behöver i så fall stärkas av samtal med fler i området, för att säkerställa att behovet verkligen finns för en utbyggnad och förlängning av Lingvägen. Annars ser vi att det här enbart skapar ett bilberoende som hade kunnat undvikas, men när det är gjort så går det inte att ta tillbaka...

Vi ser inte någonstans i den här planen hur den knyter an och följer de delar som stadens Vision 2040 talar om. En vision som ska verka för hur Stockholm ska vara år 2040 i sina fyra delar med fokus på hållbarhet. Vi ser inte i denna plan hur man redovisar hur staden arbetar för att visionen ska bli verklighet, alls! Vi väljer att lyfta ut en av delarna som är "Ett klimatsmart Stockholm" där den här planen fullkomligt ignorerar att staden ska bidra till att människor

ska kunna leva mer miljövänligt, barn ska kunna leva och gå i skola i giftfria miljöer.

Istället för att bidra till minskad biltrafik för att minska utsläppen och bullernivåerna, så ser vi att nuvarande plan gör tvärtom - planen kommer att bidra till att försämra folkhälsan och livskvaliteten för invånarna i Hökarängen och Farsta - och i förlängningen, i staden. Och det tyngsta och mest sorgliga i detta, barnen växer upp i en ännu mer förorenad och bullrig miljö.

Redan nu finns både Nynäsvägen och Örbyleden som är både smutsiga och bullriga. Den här planen ringar då in Hökarängens invånare med ännu högre halter av koldioxid och buller... Och barnen får det precis runt sin skola och förskola. Samsöskogen som nämns som en omtyckt del för förskolor att vistas i skärs mer eller mindre av från både planerad förskola och Kvickenstorpsskolan. Vi anser att det här planförslaget främjar en större mängd biltrafik med högre halter av koldioxidutsläpp generellt. Den bidrar till att skapa en otrygg och ohälsosam miljö för våra barn och ungdomar. Den backar upp och riskerar att skapa en trend som snarare blir att välja bil istället för klimatsmarta alternativ som gång, cykel eller kollektivtrafik. Vi anser att planförslaget motarbetar att skapa en klimatsmart, hälsosam, hållbar och innovativ stad.

Gör om, gör rätt!

ES

ES är emot förlängningen av Lingvägen. Lingvägen är redan trots återvändsgata en väldigt trafikerad väg med trångt om parkering, eftersom många tunnelbanetrafikanter parkerar där dagtid liksom på Russinvägen. ES berättar att det körs alldeles för fort på gatan. ES anser att skogen är en sista bit grön del för många djur, eftersom det byggts och kommer byggas mycket nya bostäder i Hökarängen. Pepparvägen har öppnats för genomfartstrafik redan, tidigare var det inte tillåtet.

CM

CM vill meddela sitt missnöje om förlängningen av Lingvägen till Farsta och berättar att CM inte mer vill tillägga än vad som har kommit in som synpunkter av hens grannar angående förslaget. Om genomfartstrafik blir av på Lingvägen så kommer biltrafiken öka och med den mer luftföroreningar i hela Hökarängen. Nya vägen kommer användas som alternativ väg av bilister som ska till Nynäsvägen, de kommer svänga av redan vid Skogskyrkogården och åka via Tallkrogen och Gubbängen. Denna ökade trafik kommer troligtvis även drabba Pepparvägen. I dagens läge kan jag inte se att det finns något som kan motivera ett gynnande av utökad biltrafik förbi de många förskolor, ungdomshem och specialboende för synskadade som finns längs Lingvägens sträckning mellan Örbyleden och nuvarande ändpunkt för Lingvägen.

UJ

Planens syfte att stärka kopplingen mellan Farsta och Hökarängen är helt meningslös! Det finns inget lokalt behov av det. Det finns

redan tre olika bilvägar att ta samt tunnelbana och gång- och cykelbanor. Dessutom har detta redan avhandlats en gång och fick avslag. Ska denna fråga studsas tillbaka tills skogen är borta? Man undrar ju ...

Citat från "Program", Samrådshandling, sida 8:

"Området ingår i program för Tyngdpunkt Farsta som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2016. Programmet konkretiserar hur Farsta kan utvecklas till en tyngdpunkt – en komplett, modern och promenadvänlig stadsdel. Till dagens cirka 10 000 bostäder föreslås ytterligare drygt 8 000 bostäder. Mindre kompletteringar i befintliga bebyggelsegrupper ska inordnas i befintlig struktur efter det planmönster som finns i området. Programmet anger också att utvecklingen i Farsta så långt som möjligt ska skapa en blandad stadsbebyggelse där en flexibel användning av bottenvåningarna möjliggörs. Ambitionen är att tillföra värden som stadsliv, orienterbarhet och trygga stråk, samtidigt som Farstas kvalitéer värnas och omkringliggande områden till stor del bevaras."

Varför får jag alltid en känsla av Sovjetunionen och femårsplaner Von Oben när jag hör om "Tyngdpunkt Farsta"? Det hänvisas till denna plan som vore det Mose stentavlor vi pratar om. Allting blir hela tiden ett cirkelresonemang där politiker hänvisar till sina egna beslut för att fatta nya beslut. Well: "en komplett, modern och promenadvänlig stadsdel" Är det inte märkligt? Just nu är det extremt promenadvänligt att ta sig från Lingvägen till Farsta. Ni kan ju inte gärna hävda att det blir bättre om man tar bort naturen och lägger till höghus och biltrafik! Hur stadsdelarna blir mer moderna och kompletta med ännu mera höghus och biltrafik har jag svårt att se. Det ska skapas blandad stadsbebyggelse står det. Hur blandat är det med ännu mera höghus tycker ni? Man får ju en rejält stark magkänsla av att politiker med sina fina planer inte är ett skvatt intresserade av vad vi som faktiskt bor här tycker. Tvärtom får vi hela tiden dessa fastspikade planer nedkörda i halsen. Demokrati? En annan spaning på det här temat som jag finner ganska duktigt irriterande är detta: "Den nya gatan länkar samman delar av vägnätet och skapar alternativa körvägar, vilket gör vägnätet mindre sårbart och ökar orienterbarheten i området." Ta det här citatet och applicera på innerstaden. Hoppsan! Nej, där är det precis tvärtom. Allting är enkelriktat så att man inte ska kunna ta alternativa körvägar. En medveten politik sen 70-talet! Allt för att man ska ha lugna gatan utanför sovrummet fast man bor i staden. Men i förorten, där kan man hugga ner naturen och skapa alternativa körvägar som ingen vill ha. Målsättningar för förorten, skapade av människor som inte blir drabbade och som själva har ordnat diametralt olika regler åt sig. Är inte detta dubbelmoral – så vad? Nej – vad sägs om lite klarspråk!

Mina synpunkter på den här planen kräver att vi zoomar ut och slutar prata fikonspråk. Anledningen till den här soppan som jag ser det är att politiker av olika valörer under väldigt lång tid har fört en extremt oansvarig invandringspolitik. Man har helt enkelt tagit emot en enorm massa människor utan den minsta tanke på

konsekvenserna och hur man handskas med dessa på ett ansvarsfullt sätt. Det här har pågått år ut och år in och allt sopas nogsamt under mattan. Som ett brev på posten inträffar bostadsbrist och skenande boendekostnader. Ett barn kan ju lätt se sambandet här. Så nu klockan fem över 12 irrar politikerna runt som yra höns efter att ha snavat och snubblat omkring på de gigantiska högarna under mattan. Det har blivit så fullt att det inte går att gå på mattan längre! Vad är då den politiska lösningen på de akuta problemen? Har man lagt pannan i djupa veck och äntligen tagit tag i den ohållbara situationen? Hur smakar denna nya mirakelsoppa? Den visar sig vara den billigaste pulversockern som gick att hitta på extrapris och den smakar därefter. Planen är: Svarte Petter! Vi utgår från befintlig infrastruktur. Tar perifera förorter och förtätar skiten ur dem Allt för att snabbt få fram så många bostäder som möjligt på kortast möjliga tid utan att behöva bry sig om infrastrukturproblemet. Det är noll engagemang i det här synsättet. Det är formulär 1A. Bara cynism, lättja, feghet och fantasilöshet. Fantasin kopplas istället på när det är dags att sälja in sin skrala idé. In kommer detaljplaner, översiktsplaner, stadsbyggnadsprinciper, fokusområden, en sammanhängande stad, öka tryggheten, vända Farsta mot sjöarna och allt vad det är. Det är en väldig massa högravande ord staplade i prydliga högar, men det visar sig mest vara en massa ordbajseri vars andemening inte sällan är den motsatta mot vad som står! Exempelvis ska man alltid öka tryggheten genom att ta bort natur och istället bygga, men alla vet ju att det inte är naturen som är farlig ... Om dessa planer får bre ut sig obehindrat så har vi snart 0 % natur och 100 % bebyggelse, och trygghet, eller? Ett annat exempel är grönkompensation som ska till som ett alibi när man skövlar någon skyddsvärd natur. Då bygger man något promenadstråk eller dylikt och hugger på så sätt ner ännu mer natur! Med sådana vänner behöver man inga fiender. Jag kan ju bara se mig omkring här i Hökarängen, Farsta, Sköndal och Gubbängen där jag rör mig. Det byggs i varje buske. Ingenting är heligt Det hela slutar med ett gigantiskt betonggetto. ”En komplett, modern promenadvänlig stadsdel.” Skulle inte tro det. En massa höghus i parad längs Nynäsvägen. Frågan som vi ska lämna synpunkter på borde, när floskelmaskinen är avslagen, lyda som följer: Tycker ni att det är okej om vi förstör era fina stadsdelar med ett inferno av hyreskaserner staplade på hög? Vi tänkte packa ihop människor så tätt det bara går hos er, för vi kan ju inte ha det så, här hos oss. Och synpunkten på det är: NEJ

MJ

Jag har en del synpunkter på förslaget, baserat på min erfarenhet som boende i området och med barn på Kvickentorpsskolan. Min största fråga är vad man vill åstadkomma med förslaget? Nu planerar man för en stor skola, en genomfartsled och tre bostadshus, men det är extremt oklart vad man vill med planen. En bra miljö för en skola? En bra trafiklösning för Hökarängen/Farsta

för alla trafikslag? En bilförbindelse? Just nu ser jag alla dessa inlagda på en karta utan mål och där ingen av lösningarna blir bra. Vill man ha en skola/förskola med bra miljö?

☐ Redan idag med ca 450 elever har den användbara delen av skolgården på Kvickentorpsskolan väldigt högt tryck. Nu planerar man att dubbla antalet elever och minska de tillgängliga ytorna på skolgården, vilket om man varit där under en rast måste ifrågasättas kraftigt.

☐ Idag finns det gång/cykelvägar utan korsande bilvägar från nästan alla riktningar till skolan – i planförslaget vill man bygga en vägförbindelse mellan Örbyleden och Nynäsvägen och Farsta direkt förbi skolan som kapar av dessa gång/cykelvägar och kraftigt ökar risken för barn som går till och från skolan.

☐ Trafiksituationen för de som lämnar och hämtar med bil är redan idag problematisk. Nu vill man samtidigt försämra möjligheten att lämna säkert till fots eller cykel där barnen kan gå själva genom att dra en genomfartsled, och samtidigt inte bygga någon lösning för att hämta/lämna med bil. Det låter som man bygger in trafikkaos och förvärrar trafiksituationen ännu mer istället för att bygga på de mycket goda förutsättningar som finns för en trafiksäker skola.

☐ Hur kan man basera byggnaden av en stor skola och en stor förskola samtidigt som man bygger en genomfartsled på en barnkonsekvensanalys från 2012 som är gjord för en plan som varken innehåller skolan eller genomfartsleden? Det är ju helt irrelevant för den plan som nu ligger – har man lagt ett barnfokus i planen över huvud taget?

Vill man gynna kommunikationerna mellan stadsdelarna?

Man förlänger Lingvägen till Farstavägen och skapar en direkt förbindelse för bilar mellan östra Hökarängen och Farsta – vad är grunden till detta? Jag kan se en vits att potentiellt dra en busslinje där, men i övrigt saknar jag ett mål med vägen och jag ser många risker och nackdelar.

☐ Det är redan idag lätt att åka till Farsta med bil från östra Hökarängen och områdena norr därom via de utmärkta Örbyleden, Nynäsvägen och Farstavägen. Vad tillför denna länk för biltrafiken för de som bor i närområdet?

☐ Den stora trafik jag ser på vägen är inte lokal trafik, utan som smitväg i rusning mellan Örbyleden och Nynäsvägen/Farsta – det är trafik som inte binder samman stadsdelar utan bara är till problem. Dessutom förbi en planerad skola med 900+ elever, en ny stor planerad förskola, den befintliga nybyggda förskolan Röda tråden och hundratala lägenheter byggda de senaste åren och i denna plan.

☐ Betydligt större inverkan på känslan av samhörighet och närhet är möjligheten att ta sig till fots eller med cykel – och där innebär förslaget en kraftig försämring då man kapar bilfria gång-/cykelvägar genom att göra om Lingvägen till en genomfartsled.

Vill man gynna samhörighet och kommunikation mellan stadsdelarna skulle jag bygga vidare på de befintliga bra möjligheterna och förbättra dessa. Det finns bra möjlighet att förbättra cykelstråken i den redan bilfria miljö, separera gång och

cykelvägar och göra mer inbjudande och säkrare omgivningar. Det är jag övertygad om skulle ge mycket större fördelar än en smitväg mellan Örbyleden och Nynäsvägen för den lokala samhörigheten. Om man nu inte vill bygga en smitväg för bilpendlare genom bostadsområdet – då har man ju en bra plan. Men att göra det förbi en skola är galenskap – då får man välja biltrafiken och ta bort skolan – inte försöka göra båda sakerna på en gång.

Så i sammanfattning, vad vill man åstadkomma?

Nu blandar man friskt och ingen av delarna blir bra – man får en dålig väg, en farlig och inträngd skola, försämrade gång-/cykelvägar och några hus mitt i.

Jag föreslår att man fokuserar på skolan som har bra förutsättningar för att bli en kreativ och barnvänlig plats – och anpassar övriga miljöer och lösningar efter det.

MB

Planförslagets övergripande syfte ligger väl i linje med översiktsplan och dess bebyggelse är ett välbehövligt tillskott i området, dock finns en rad brister i utformningen och tillämpning av stadens övergripande strategier vilka belyses nedan. Nuläge och kvaliteter på platsen Som beskrivs under utvecklingsmöjligheter i Farsta (Stockholms Översiktsplan sid 158) har stadsdelen ett naturskönt läge, goda kommunikationer samt tillgång till service och verksamheter. Dock ligger planområdet relativt långt både från tunnelbana, service i Hökarängen/ Farsta C och stadsutvecklingsområdet Telestaden, särskilt om man saknar tillgång till bil. En stor tillgång på platsen är det vidsträckta parknätverk som med gc-vägar förbinder Skönstaholm, Starrmyrans parklek, Gubbängsfältet, Sköndal (Hökarängsbadet) och Farstaängen/ Farsta centrum. Det faktum att man kan nå många rekreativa målpunkter utan att korsa bilvägar är en viktig kvalitet med den trafikseparering som dagens stadsplanering ofta bygger bort. Därtill är infrastrukturen i området starkt anpassad för biltrafik med närhet till väg 73 och Örbyleden. Brister Planförslagets största brist är den bilväg som föreslås genom Lingvägens förlängning till Farstavägen. Det framgår av planbeskrivningen (sid 35) att denna åtgärd ökar orienterbarhet och skapar alternativa körvägar, underförstått för biltrafik. Det skulle istället behöva belysas varför tillgänglighet och framkomlighet behöver ökas för biltrafik på bekostnad av gång- och cykeltrafik, och varför det finns behov av ytterligare en bilväg mellan Hökarängen och Farsta, utöver Pepparvägen och Nynäsvägen. Vidare riskeras en rad negativa konsekvenser av denna trafiklösning;

- ☐ sämre trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter - de trafikslag som enligt Framkomlighetsstrategin skall prioriteras högst
- ☐ sämre orienterbarhet för cyklister
- ☐ att de tidigare säkra, bilfria skolvägar i planförslaget byggs bort
- ☐ ökad tillgänglighet för och därmed ökade trafikmängder med ohållbara och kapacitetssvaga trafikslag

- ☐ att inte bidra till att barn tar sig till skolan till fots eller på cykel
- ☐ ett viktigt grönt, bilfritt parksamband mellan Farsta, Hökarängen och Sköndal bryts
- ☐ en utvidgad skola och förskola blir helt inringade av trafikerade gator på alla sidor
- ☐ att bullernivåer för föreslagen ny förskola överskrids
- ☐ ökad bullerbelastning på befintlig bebyggelse längs Lingvägen

I relation till stadsbyggnadsprinciper (Planbeskrivningen sid 8) behöver resonemang och åtgärder utvecklas för på vilket sätt denna detaljplan bidrar till att nå mål om god offentlig miljö och en klimatsmart och tålig stad, då merparten av den allmänplatsmark som kvarstår i planen utgörs av (bil)gata. Planförslaget tillför ett antal funktioner av allmänintresse vilket är positivt, samtidigt ökar belastningen på befintliga offentliga rum som dessutom blir mindre till sin yta. Det vore därför önskvärt att höja kvaliteten i angränsande parkrum i syfte att rusta dessa för utökad användning. Slutligen saknas grundliga konsekvensbeskrivningar av redovisat förslag, både utifrån ett barnperspektiv för liggande planförslag men även trafikmässiga konsekvenser relaterat till stadens prioriterade mål att öka andelen hållbara transporter. Yrkande

Sammanfattningsvis behöver planförslaget omarbetas så att trafiklösningen följer stadens antagna huvudinriktning för trafik (Framkomlighetsstrategin sid 18), samt att stadens stadsbyggnadsstrategier enl. ovan tillämpas bättre. Exempel på lämpliga åtgärder kan vara att;

- ☐ förhindra genomfartstrafik på Lingvägen mot Farstavägen
- ☐ skapa en god och gen gång- och cykelkoppling till befintligt pendlingsstråk längs Nynäsvägen som idag håller hög kvalitet på sträckan norrut (se bilagd illustration)
- ☐ förbättra säkerhet och siktförhållanden vid bostadsbebyggelsens södra hörn (se bilaga) då topografin innebär att cyklister kommer i hög hastighet
- ☐ stärka parksambandet mot målpunkter såsom Farstaängen respektive Starrmyrans parklek och Hökarängsbadet/ Sköndal

BSW, CÖ, MO, LK, MJS, KS, JK, PE, ES, KS, KB, HB, DH, MH, JC, JW, M, AB, MLS, JWG, LE, EH, MA, AKA, SJ, RV, EK, ARL, RW, TM, LM, OS, BA, CN, BG, MH, BR, IN, JH

Vi säger nej till förlängning av Lingvägen. Det är ett ogenomtänkt förslag med tanke på skola, förskola och boende som får en bilväg precis utanför dörren. Tanken är väl att minimera biltrafik genom bostadsområden.?!

Dessa namnunderskrifter är snabbt ihopsamlade och om tid funnits hade vi fått ihop hundratals.

Vi som bor och lever här är det inte vi som räknas? Varenda grön plätt försvinner och det återstår snart bara sten och betong. Vem vill bo så?

Primula Byggnads AB – fastighetsägare Anisen 3

Primula Byggnads AB får i egenskap av ägare till tomträtten Anisen 3, belägen på Lingvägen 172-184 yttra sig över rubricerade förslag till detaljplan. Tomträtten är belägen mellan Lingvägen och tunnelbanan. För fastigheten Anisen 3 gäller Detaljplan för kv Anisen och del av Farsta 2:1 i stadsdelen Hökarängen. I planbeskrivningen anges att Lingvägen idag har trafikflöde med ca 1000 fd/dygn och att den idag är en återvändsgata med en hastighetsbegränsning på 30 km/timme. Det konstateras också att vägen är rak och inbjuder till högre hastigheter.

I planen anges också att planarbete har inletts för en förlängning av Lingvägen med en koppling till Farstavägen. Det är denna plan som nu är ute på samråd. Av förslaget framgår att Lingvägen ska anslutas till Farstavägen och på så sätt öppnas för genomfartstrafik. Vidare anges att vägen kan komma att nyttjas för busstrafik. Enligt redovisningen i planen beräknas trafikflödet öka från ca 1000 fd/dygn till 5000 fd/dygn. Vidare framgår att av dessa fordonsrörelser beräknas ca 10 procent utgöra tung trafik. Enligt gällande detaljplan ska bostäder inom planområdet utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får en ekvivalent ljudnivå från trafikbuller om högst 55 dBA utanför fönster. Vidare får stomljud i boningsrum inte överstiga 30 dBA vid tågpassage. De fem flerbostadshusen på fastigheten har utformats så att detaljplanens bestämmelser om trafikbuller och stomljud innehålls med de bullernivåer som tunnelbanan ger upphov till idag. Samtliga byggnader är uppförda enligt reglerna i detaljplanen och har beviljade slutbesked.

Mellan tunnelbanspårerna utefter tomträttens sträckning planerar Region Stockholm att anlägga ytterligare spår för anslutning till den planerade utbyggda tunnelbanedepån i Högdalen. Genomförs dessa planer kommer inte de bullernivåer som föreskrivs i detaljplanen att kunna innehållas. Ytterligare trafikbuller försämrar situationen än mer och innebär bullernivåerna för fastigheterna i framtiden kommer att överstiga de som föreskrivs i detaljplanen för kv. Anisen.

Primula Byggnads AB anser inte att planförslaget ska genomföras på sådant sätt att trafikbullret på Lingvägen ökar. Detta eftersom det innebär att redan uppförda hus enligt gällande detaljplaner kommer bli planstridiga efter att en ny detaljplan antas. Vid antagande av nya detaljplaner måste hänsyn tas till befintliga detaljplaner och nya detaljplaner får inte antas på sådant sätt att det sker i strid med gällande detaljplaner. Ett antagande av den föreslagna detaljplanen skulle skada såväl det allmänna intresset av att skapa goda och hälsosamma boendemiljöer som de enskilda intressena för de boende i husen och även för Primula Byggnads AB som ägare av tomträtten.

Mot bakgrund av ovanstående så anser inte Primula Byggnads AB att den föreslagna planen kan genomföras eftersom den skulle innebära allvarliga olägenheter för människors hälsa i form av ökat omgivningsbuller.

Okänt namn, okänd adress

Dessa projekt bör med absolut bestämdhet inte genomföras.

Politikerna kan inte gå med på att bara flytta det ena problemet till ett annat. Vi har personal som arbetar i kommunen som redan nu inte kan ta sig fram till brukarna på grund av bland annat larm och dåliga parkeringsplatser. Problemet måste lösas på ett annat sätt.

ES

ES vill att Stadsbyggnadskontoret tar fram en flygfotokarta där alla detaljplaner i och kring Farsta är inritade och att invånarna skulle kunna markera där det inte är OK att bygga, där det är tveksamt och med rött där man tycker att det är OK att bygga. ES tror t.ex. att andra tycker det är OK att bygga vid Telestaden, inte OK vid Hökarängsbadet och tveksamt vid planområdet..

ES tror att de allra flesta vill att Farsta ska förbli en förort och att det inte ska bli stads kvarter och är tveksam till att det ska byggas höghus enligt förslaget samt att Lingvägen ska bli en genomfartsgata.

CÖ

CÖ berättar att det är redan idag för mycket biltrafik i området runt Lingvägen. CÖ vill att det byggs gärna nya hus, men ingen genomfartsled till Farsta, genom nuvarande park- och skogsmark. CÖ undrar varför Hökarängen med Farsta byggs ihop. CÖ vill inte att det byggs en genomfartsled från Lingvägen till Farsta, i samband med de nya bostäderna på Lingvägen. En genomfartsled avlastar inte Pepparvägen, utan skapar mer biltrafik i området. Som granne till Örbyleden, och Nynäsvägen. CÖ anser att det redan mer än nog med avgaser och trafik och om Lingvägen blir en genomfartsgata, så ökar det även på Russinvägen. CÖ passerar den vägen förutom när hen parkvägen till Farsta, en oas idag.

BL

Jag ställer mig kritisk till förslaget att förlänga Lingvägen. Min dotter går på Skönstaholmsskolan vars verksamhet nu pga. renoveringar flyttats till Kvickentorpsskolan. Som jag ser det skulle en förlängning av Lingvägen försvåra avsevärt för skolbarnen att på ett säkert sätt ta sig från Hökarängen till Kvickentorpsskolan. Som det är nu, vågar min dotter inte cykla från Hökarängen centrum (där vi bor) via Pepparvägen till skolan. Eftersom cyklister självklart inte får cykla på trottoaren och måste naturligtvis hålla sig på höger sida av körbanan, måste hon i så fall korsa Pepparvägen precis i kurvan vid Vaniljvägen för att ta sig genom gångtunneln som går under tunnelbanespåret. Vägen är ofta tungt trafikerad och där finns ingen säker övergång vare sig för gångtrafikanter eller för cyklister. Livsfarligt!!

Lingvägen är ännu så länge förhållandevis lugn, men i om förslaget att förlänga den kommer detta att ändras radikalt. I övrigt håller jag med om nedanstående invändningar mot förslaget:

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.
2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllfyllda korsningspunkten i förslaget.
3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan

delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

GFS

GFS protesterar mot genomfartstrafik.

MLL

MLL motsätter sig till bygget av genomfartsväg till Farsta genom Lindvägen.

VF

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad

barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen.” Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär ”försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.”. I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreativsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i

stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen? Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt. Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att

utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen
- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

SJ

SJ tycker att förslaget på att förlänga Lingvägen är orimligt. SJ berättar att boende i Hökarängen vill ha kvar sina grönområden. Det har varit en enorm exploatering i Hökarängen de senaste åren. SJ tycker det är tillräckligt och några grönområden måste finnas kvar.

Det var anledning att hen flyttade hit, men nu byggs den bort. SJ jobbar i Bromma stadsdel där finns fint med naturområden och fotbollsplaner men SJ tycker att det är där hen bor som är viktigt. SJ vill att Hökarängen ska vara en grön stadsdel.

SE och ES

SE och ES har full förståelse för behovet av att bygga fler bostäder, dock ser de med stor oro på förslaget om att göra Lingvägen till en genomfartsgata. De promenerar med barnvagn varje dag längs Lingvägen på väg till och från lekplatsen. På denna korta del av vägen ligger inte mindre än två förskolor.

Redan idag upplever SE och ES problem med för mycket biltrafik i området. Att göra Lingvägen till genomfartsgata skulle öka bullret, mängden partiklar i luften, försämra deras närmiljö och trafiksäkerheten. Det går rakt emot den utveckling mot en grönare och mer hållbar stad som vi upplever att Stockholms stad vill stå för. De är redan "inringade" av Örbyleden och Nynäsvägen med sin kraftiga trafik. Om också Lingvägen skulle bli genomfartsgata skulle vi vara totalt omringade av bilar.

De skulle hellre se att man stärkte befintlig kollektivtrafik och cykelbanor. Många av våra grannar känner liksom vi oro inför detta förslag och hoppas verkligen att det dras tillbaka.

MH

MH motsäger sig förslaget om att öppna upp för biltrafik från Lingvägen till Farstavägen.

1. Det skulle skapa en betydligt sämre skolmiljö för barnen i Kvickentorpsskolan.
2. Människan står inför mänsklighetens största utmaning, klimatkrisen, därför måste alla vara med och bidra för att lindra effekterna av uppvärmningen. Istället för att underlätta ytterligare för biltrafik bör man underlätta för andra transportmedel (som cykel och kollektivtrafik) till och från Farsta Centrum.

MH tycker att förslaget känns gammalmodigt och förlegat.

MH berättar att det som förenar hens två invändningar mot förslaget är barnens perspektiv. Det är de som får betala för våra satsningar på biltrafik, idag och i framtiden.

HS

HS protesterar mot att Lingvägen blir en genomfartsled. Redan idag är trafiken farlig för barn som vill gå över till nya parkleken. Lingvägen riskerar att bli en smitväg från Örbyleden till Farsta därför vill HS att trafiken hålls långt från barnen.

TS

TS finner förlängning av bilvägen för ytterligare en väg mellan Hökarängen och Farsta för bilister omotiverat med tanke på konsekvenserna. Flera möjliga bilvägar för att ta sig mellan

Hökarängen och Farsta finns redan varav exempelvis Pepparvägen knappast kan anses vara för högt belastad. En genomfart bli en klar försämring i boendemiljö och säkerhet för boende: Ökad trafik ger ökat buller. Lekande barn löper större risk för att råka ut för trafikolycka alternativt inskränkas i möjligheten att tryggt röra sig i sitt närområde.

Den sträckan för enbart cyklister och gångtrafikanter med gröna omgivningar har ett stort värde för boende. Det värdet skulle förloras av genomfartsvägen och i viss mån av nya bebyggelser. Den sträckan tar TS och många nästintill dagligen.

TS tycker att förslaget försämrar barnens miljö. Skolgården skulle omgivas av bilväg istället för gående, cyklister och grönområdet. Avgaser och buller skulle öka och grön området byts till betong/tegel.

Den föreslagna nya "utsikten" gäller förstås såväl barnens utomhusvistelse som från klassrumsfönstren. TS undrar om det finns en studie som visar att den föreslagna förändringen har en positiv inverkan på barns inlärning eller välbefinnande, psykiskt eller fysiskt, som är att föredra framför den nuvarande.

TS vill att förslaget läggs ner.

BCJ

Jag har gått igenom underlaget till projektet som rör Lingvägen och Kvickenstorpsskolan i Farsta och har följande fråga.

Av trafikutredningen framgår det att "Enligt Moveas trafikanalys blir flödet på Lingvägen efter den nya gatusträckningen 5000 fordon/dygn (ÅMVD). Lingvägen ingår dock inte i Moveas mätning av dagens flöde, varför förändringen av flödet är osäkert. Med tanke på kommande exploatering utmed Lingvägen, utbyggnationen av skolan samt att Lingvägen kopplas samman med Farstavägen kan Lingvägen antas få ett högre bilflöde jämfört med dagens situation."(s. 24).

Mot bakgrund att det finns tydliga indikationer att trafiken på Lingvägen kommer att bli högre, har frågan utretts vidare? Undrar även om det inte finns någon del av underlaget som tydliggör Lingvägen och bostäder (och boende) längst Lingvägen kommer att påverkas i vad som avser bullernivåer och avgasutsläpp med tanke på den ökade trafiken. Finns det sådana utredningar i underlaget till projektet och i så fall var kan jag hitta dem?

1. Samrådsprocessen

Syftet med samråd enligt PBL är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådsprocess som har enligt min mening varit bristfällig och har inte givit reell möjlighet till insyn och påverkan.

Visserligen råder det för närvarande omständigheter som gör det svårt att hålla fysiska informationsmöten. Det skulle dock varit möjligt att med dagens rekommendationer att t.ex. hålla möten utomhus. Många av de som kommer att påverkas är äldre och har inte samma möjlighet ta till sig komplex information via Internet. Vidare har synskadade personer som bor i området inte heller fått en riktig möjlighet att påverka eftersom stadsbyggnadskontorets hemsida inte är tillgänglighetsanpassad. Till och med för mig som är van att använda digitala medier är det svårt att hitta underlag och information om vart jag kan skicka synpunkter då informationen inte kommer fram när man googlar. Därtill var informationen om samrådsfristen som kungjordes i tidningen "Mitt i" varit felaktig då det framgick att sista dagen för att komma in med synpunkter var den 15 juni 2020. Detta bidrog till förvirring bland de som ville skicka synpunkter. Enligt PBL ska det framgå av kungörelsen hur lång samrådstiden är, vilket inte har skett på ett korrekt sätt i detta fall. Stockholms stad har därför inte givit bostadsrättshavare, hyresgäster och boende en reell möjlighet att komma in med synpunkter och påverka.

2. Ingen utredning som rör övriga delar av Lingvägen

I trafikutredningen uppges i allmänna ordalag att "Lingvägen antas få ett högre bilflöde jämfört med dagens situation". Hur stor ökningen av bilflödet blir framgår dock inte av utredningen. Det finns därmed inte heller en utredning som rör påverkan på bullernivån och avgasutsläpp kopplat till ökningen av biltrafiken. Huvudsyftet med projektet är att omvandla Lingvägen till knutpunkten mellan Hökarängen och Farsta. Enligt min mening har Stockholms stad därför brustit i sin utredningsskyldighet i detta avseende då utredningen endast avser Samsöområdet och Kvickentorpsskolan. Som boende vid Lingvägen är det svårt att lämna synpunkter om ett projekt när konsekvenserna av projektet som kommer att påverka mig och övriga boenden längst Lingvägen inte är utredda. Utan att veta vad konsekvenserna blir är det också svårt att vidta åtgärder för att förhindra eller minska negativa effekter. Om projektet utförs utifrån befintligt underlag kommer resultatet att bli att vi får "laga efter läge" vilket är oacceptabelt när det gäller långvariga konsekvenser i ett bostadsområde. Av detta skäl bör Stockholms stad utreda hur förlängningen av Lingvägen kommer att påverka övriga delar av Lingvägen samt bostadsområden intill.

3. Behov av en ny genomfartsled framgår ej

Stockholms stad menar att projektet kommer att knyta ihop Farsta och Hökarängen. Men dessa stadsdelar är redan kopplade genom Pepparvägen. Varför det finns behov att ha en till väg som knyter ihop Farsta och Hökarängen framgår inte tydligt av underlaget. Vägen som planeras förlängas kommer att vara en 30 km/tim väg då den ska gå förbi ett skolområde. Vidare kommer vägen att ha hastighetsdämpade åtgärder. Därmed kommer den nya vägen inte medföra ett bättre bildflöde i jämförelse med Pepparvägen. Utredningen visar inte heller att det finns behov av en ny väg.

Vidare kan framkomlighet också nås på andra sätt som inte är bilfärd. I dagsläget finns det inga cykelbanor mellan Hökarängen och Farsta. Ett projekt som kommer att genomföras snart innebär att cykelväg kommer att byggas längst Lingvägen, vilket är positivt. Däremot kommer cykelbanan inte vara lika säker om Lingvägen förlängs, vilket framgår av utredningen (se nedan).

4. Försämrade trafiksäkerhet och barnkonsekvensanalys

Området kring Kvickentorpsskola används idag av allmänheten för rekreation och särskilt av barnen som går på skolan. Eftersom området inte är trafikerat av bilar är det säkert för barn att cykla eller promenera till skolan samt att leka i området runt skolan. Av underlaget framgår däremot att förslaget innebär en försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan. Att ett rekreativt område runt en skola förvandlas till en genomfartsled under dessa omständigheter innebär att bilister kommer att prioriteras framför vuxna och barn som leker, motionerar, promenerar och går till skolan. Detta strider mot Stockholms stads Vision 2040 om att det ska vara enkelt och tryggt att förflytta sig mellan olika stadsdelar genom att gå eller cykla. Därutöver då projektet kommer att påverka barn som går i Kvickentorpsskolan på ett påtagligt sätt ska barnens bästa beaktas vid projektet, vilket inte är fallet då en barnkonsekvensanalys saknas.

MJ

Jag vill lyfta följande farhågor och frågor:

- Ett stort fokus på biltrafik, på bekostnad av anpassning för ex. fotgängare. Hur är tankarna för att främja hållbar kommunikation i etableringsplanerna?
- Hur har lokalsamhället, och berörda, inkluderats i planerna, inkl barn och andra grupper vars perspektiv sällan räknas (inte minst nu när Sverige antagit Barnkonventionen)?
- Att bygga bort Samsöskogen vore negativt för närmiljön, och vad jag förstår finns negativa effekter på temperatur i stadsmiljöer utan mycket träd och växtlighet (och långsiktigt klimatet). Hur ska denna aspekt kompenseras och hanteras?

Jag förstår att det finns behov av fler bostäder i Stockholm, men hoppas att hållbarhet och inkludering kommer vara viktiga faktorer i processen.

EH

1. Biltrafik prioriteras över cykel- och gångvägar. Trafiken skulle öka avsevärt på Lingvägen där bilar redan kör för snabbt och där det rör sig mycket barn. Cykelvägarna försämras dessutom och det skulle bli farligt för barn att cykla från nya utbyggda skolan. Det finns mig veterligen inget underlag som visar på ett behov av ännu en bilväg till Farsta. Hökarängen och Farsta binds ju också redan samman av cyklister och gångtrafikanter i just det område där bilvägen är tänkt att förlängas - förutom av de bilvägar och tunnelbanan som redan finns.

2. Underlaget är inte uppdaterat till nya förslaget vad gäller barnkonsekvensanalys. Det är ett tydligt avsteg från barnkonventionen, som nu dessutom är lag.
3. Oklart hur utbyggnaden av skolan ska ske och hur man säkerställer tillräcklig yta till skolgården. Redan idag är det brist på lektyta för barnen, och med nya förslaget byggs stor del av gården bort. Det finns mycket sten och skog som inte bör räknas in ytan och som ger en missvisande bild när man tittar på ritningarna. Dessutom förloras de säkra cykelvägar som nu finns för eleverna om vägen förlängs.
4. Viktiga naturvärden går förlorade. Mycket gröna ytor har tagits i beslag i Hökarängen. Det verkar underligt att byta ut gröna ytor mot bilväg? Underlaget tar inte hänsyn till de inskränkningar som nyligen gjorts i närområdet.
5. Förslaget tar inte hänsyn till Hökarängen som helhet. Genomfartstrafik på Lingvägen riskerar att förstärka den gräns som tunnelbanan utgör mellan västra och östra Hökarängen. Det är viktigt att barn och unga kan röra sig fritt inom området och att det finns säkra gång- och cykelvägar. Hökarängen bör planeras utifrån att det ska vara ett levande område som får behålla sin särprägel samtidigt som det såklart också ska vara nära kopplat till både Farsta och Gubbängen. En genomfartsväg enligt förslaget riskerar dock att göra mer skada än nytta.

CN

1. Biltrafik främjas och prioriteras! Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.
2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget! Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har bl a tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan. Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även

en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort! Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag! Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen. Redovisning saknas för: a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet! Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende,-arbets,- skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en

dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang! Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, jag är positiv till utveckling av Hökarängen, men förväntar mig att utvecklingen: - sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen - baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemöts - planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver jag att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

KG

KG går och cyklar ofta till Hökarängen förbi Kvickentorpskolan. KG berättar att det rör sig alltid folk där; barnvagnar och pensionärer på dagarna, skolbarn på eftermiddagarna. Det är en grön korridor mellan Farsta och Hökarängen för fotgängare och cyklister vilket binder ihop stadsdelarna. Grönområdet är bra för djur och natur. Det finns redan gott om bilvägar som är nära. KG

anser att tunnelbanespåret skär igenom området. Så därför behöver planområdet med tunnel under spåret vara bilfritt. Om Lingvägen förlängs blir det en smitväg ända från Skogskyrkogården för bilar som kör genom bostadsområdena. Om skolan behöver bättre bilförbindelser kan det lösas på andra sätt. KG tycker att det behövs hyresrätter men det finns andra platser med mindre naturvärden därför förslaget behöver tänkas om enligt konsekvensutredningar. Barnperspektivet behöver beaktas. KG berättar att det bor flera barn i mitt hus som går i skola i Hökarängen, Hökarängsbarn går i skola i Farsta, de kan cykla till skolan nästan helt bilfritt och till idrottsaktiviteter.

JWG

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k. Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av

det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär ”försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.”. I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende, -arbets-, skol och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen
- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver jag att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

JDM

JDM som har bott vid Lingvägen i flera år är emot de nya byggplanerna. JDM känner inget behov att få en till bilväg som leder till Farsta och berättar att om man bor i Hökarängen finns det bra sätt att ta sig till Farsta och söderut, m.m. Det enda riktiga skälet JDM ser i era planer är framkomst för sopbilar, men därför behöver man inte bygga en till genomfart genom Hökarängen. Existerande busshållplatser finns på några minuters promenad från skolan. Hökarängen har byggt väldigt mycket de senaste åren. JDM anser att det är dags att få lite lugn och ro i området.

JDM ser ofta rådjur i området. Med de nya planerna blir det ännu svårare för de djuren att ta sig till de olika grönområdena (Dagen, Kryddboden, och Hökarängsskogen). Man behöver inte vara disputerad i biologi för att inse detta. Se bifogad skärmdump, man kapar av en länk emellan grönområdena.

JDMs dotter går i Kvickenstorpsskolan, det finns redan nu ont om utrymme på skolgården. Det blir ännu trängre med de nya planerna för fler skolbyggnader på samma yta. Barn i skolan använder bara skolgården på rasterna, inte skogen utanför. Det är härligt att promenera och cykla i och igenom området just nu, det känns tryggt för barnen att använda området omkring skolan. I de nya planerna blir det bara farligare för barnen att ta sig till och från skolan själv, på cykel, sparkcykel, eller gående. På denna nya gata som omfamnar skolan, med sopbilar, buss, bilar. Även med farthinder och övriga anordningar som ökar trafiksäkerhet känns det som en högre tröskel att låta våra barn ta sig till skolan själv, av säkerhetsskäl, för att det blir farligare med en bilväg i nära området. Det känns otroligt trångt med planer för en gata, cykelstig, trottoar, och väldigt nära skolbyggnaden och de nya punkthusen. Det här är estetiskt inte fint. JDM tycker det känns för osammanhängande och för tätt.

TL

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de s.k. Gunnarhusen har bl.a. tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1

100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktfyllda korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreationsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog.

Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönya efter grönya får stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och sk grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen
- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver jag att Stockholm stad: gör om, gör rätt!

J

J tycker det finns flera nackdelar att ta hänsyn till vad gäller genomfartsförslag. Ökning av biltrafik kommer vara synlig och barnkonsekvens analysen som redovisas är framtagen 2012 och är baserad på ett annat förslag utan genomfartsvägen.

Idag finns det tre förskolor och en stor lekplats längs Lingvägen. Med förslag av en ny förskola och utbyggnad på befintlig skola, är det viktigt att utreda påverkan av biltrafiken på barnen.

Trafikutredning visar att förslaget förbättrar situationen ut bilistens synpunkt medan försvårar orienterbarheten och säkerheten till cyklisterna och gående.

Förslaget kommer ha en påtaglig påverkan på barns möjlighet att röra sig oberoende. Här kommer ett citat från Stockholm stads plan för säkra och trygga skolvägar:

Plan för säkra och trygga skolvägar ska vara användbar och utgöra ett hjälpmedel i dialog inom och mellan förvaltningar, i tidiga planskeden och vid ombyggnation. Planen ska även vara ett konkret stöd vid diskussion och beslut gällande skolans lokalisering, utformning och trafikmiljö samt barns resor till och från skolan.

Stockholm stad arbetar aktivt med skolans närmiljöer och barns resval för att eleverna ska kunna ta sig tryggt och säkert till skolan. Barnen involveras i arbetet och deras perspektiv uppmärksammas vid analyser av platser och förslagna åtgärder.

Att planera staden efter barns behov gynnar alla trafikanter och ökar barnens delaktighet i stadslivet.

Förslaget att förlänga Lingvägen till en genomfartsled går emot planen för säkra och trygga skolvägar. Barn och andra medlemmar av samhället använder cykelvägar och stigar då det är lugn och tryggt. J är bekymrad över att genomfartsleden ska öka trafiken och sänka säkerheten till barn och andra. Dessutom kommer förhållanden till buller och luftkvaliteten försämrats. Allt detta bör tas hänsyn till livbarhet.

BA

Stadsbyggnadsnämnden/politiker har med denna detaljplan återigen tagit fram en plan som tidigare år handlagts men som avvärjts av de omkringboendes agerande.

Det är oacceptabelt att bygga på en fint natur och strövområde som förbinder Farsta med Hökarängen. Det är mycket viktigt att dessa rekreationsområden bevaras liksom miljön kring Magelungen som också är hotad av byggplaner.

De föreslagna höghusen är inte anpassade till den omkringliggande äldre miljön. BA tycker att boende inte betjänar av en förtätad stadsgatumodell utan vill värna om att 65-åriga sköna förortsmiljö består som det är tänkt att vara.

Dessutom att myndigheten vill göra en genomfartsväg är oacceptabelt och medför stora negativa konsekvenser med ökat trafikflöde och miljöpåverkan.

BA berättar att många Farstabor upplever nu mycket negativt att de överöses med detaljplaner o byggprojekt som varken anpassas eller är måttfulla och inte förenliga med Plan- & bygglagen.

PF

PF berättar att cykelvägen förbi Kvickentorpsskolan behöver renoveras och breddas, både upp mot Lingvägen och bort mot Skönstaholm, för nu är den i ett dåligt skick med gropar, sprickor och bucklor.

Att förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklister och gående skulle vara ett utmärkt sätt att stärka förbindelsen mellan Hökarängen och Farsta på ett hållbart sätt. PF berättar att förslaget förstör istället både framkomlighet och säkerhet för cyklister och gående.

En ny genomfartsväg för bilar skulle förutom att förstöra det bilfria sättet att ta sig mellan Hökarängen och Farsta även leda till ökat buller och luftföroreningar alldeles intill en skola och mitt i ett naturområde. Fler människor dör varje år av luftföroreningar i Sverige. Biltrafiken måste minskas kraftigt om människor ska ha någon chans att undvika de värsta konsekvenserna av klimatkrisen. Det måste satsas på gång, cykel och kollektivtrafik så att det blir lättare för fler att välja rätt. Ju fler bilvägar som byggs desto mer ökar biltrafiken visar forskningen. Det måste vara otänkbart för varje politiker och tjänsteman som bryr sig om framtiden och har tagit till sig av forskarnas varningar och de ständiga nyheterna från hela världen om bränder, översvämningar, orkaner, torka och värmeböljor med mera.

Den ökade belastningen av biltrafik skulle inte bara drabba barn och personal i Kvickentorpsskolan utan boende längs hela Lingvägen. Att ta bort delar av Samsöskogen skulle bli en barriär i det som skulle kunna vara en grön korridor från Fagersjöskogen till Drevviken. PF vill att det byggs istället en grön bro (ekodukt) över Nynäsvägen och tycker att bostäder behövs och skulle kunna byggas vid Farsta centrum genom att minska någon av de stora parkeringsytorna.

RG

Stockholm stad planerar för att förlänga Lingvägen så att den blir en genomfartsgata till Farsta centrum. I den detaljplan som just nu är

ute på samråd föreslås också en utbyggnad av befintliga Kvickentorpsskolan, en ny förskola och tre nya 10-våningshus i den så kallade Samsöskogen.

Här följer en lista över det som jag ser som problematiskt med det aktuella planförslaget.

1. Biltrafik främjas och prioriteras!

Att förlänga Lingvägen och därmed möjliggöra genomfart för biltrafik är positiv för biltrafiken i området och gör det lätt att välja bilen istället för hållbara trafikslag såsom gång och cykel. Att det här förslaget kraftigt försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fastslås av den trafikutredning som staden beställt. Förslaget strider inte bara mot de internationella hållbarhetsmålen som anges i Agenda 2030 och de nationella hållbarhetsmålen utan också mot stadens egna riktlinjer där det i såväl trafiksäkerhetsplan, framkomlighetsplan, cykelplan och översiktsplan slagits fast att gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering.

2. Barnkonsekvensanalys saknas för det aktuella förslaget!

Den Barnkonsekvensanalys som bifogats planhandlingarna är 8 år gammal och gjordes när förutsättningarna såg annorlunda ut (en ny förskola, Röda tråden, och ytterligare bostäder, de sk Gunnarhusen har blivit tillkommit längs Lingvägen sedan 2012). Den här barnkonsekvensanalysen baseras dessutom på ett helt annat bebyggelseförslag som varken omfattade genomfartsgata, en ny förskola eller en utbyggnad av Kvickentorpsskolan.

Med anledning av att Barnkonventionen den 1 januari i år blev svensk lag, vilket i praktiken innebär att "vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa", så är det anmärkningsvärt att Stockholm stad har utelämnat att analysera vilka konsekvenser det aktuella förslaget får för barn i området. Det aktuella planförslaget omfattar förutom en skola för 1 100 barn även en ny förskola med 8 avdelningar (120-150 barn), ny bostadsbebyggelse som tar i anspråk betydande delar av Samsöskogen med höga rekreations- och vistelsevärden samt ett viktigt stråk för barn på väg till och från skola/förskola. Enligt Stockholm stads gällande översiktsplan, sida 53, så gäller följande: "Stockholm har tagit fram en metod för integrerad barnkonsekvensanalys och dialog. Metoden innebär att barnrättsperspektivet ska komma in tidigt i projekt och därefter vara en integrerad del av stadsbyggnadsprocessen. Metoden är viktig för att säkerställa att barns och ungas behov lyfts fram i stadsplaneringen." Varför har ingen barnkonsekvensanalys gjorts av det aktuella förslaget? När trafikutredningen till och med poängterar att förslaget generellt sett innebär "försämrade trafiksäkerhet i området. Detta särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan.". I det nya förslaget planeras dessutom skolans huvudentré att flyttas till den mest konfliktyllada korsningspunkten i förslaget.

3. Samsöskogen byggs bort!

Samsöskogen föreslås bebyggas med tre nya punkthus placerade på en låg sockel med parkering. Av utredningarna så framgår att det aktuella området har påtagligt till högt naturvärde och att det lokala spridningssambandet kommer att påverkas negativt om förslaget genomförs. Samsöskogen har redan delvis byggts bort i och med bebyggelsen på angränsande Vaniljvägen som tillkom i början 2000-talet, den del som idag är kvar används trots det flitigt av såväl förskoleklasser på utflykt som andra på promenad i området. Även det här rekreatiomsområdet föreslås nu byggas bort med bostäder.

4. Baseras på bristfälligt utredningsunderlag!

Den främsta anledningen till detaljplanen är att få till en genomfartsgata längs Lingvägen och på så sätt stärka den rumsliga kopplingen mellan stadsdelarna samt avlasta Pepparvägen. I underlaget saknas dock en redovisning av i vilken utsträckning den nya genomfartsgatan faktiskt skulle utgöra en avlastning för Pepparvägen.

Redovisning saknas för:

- a) i vilken utsträckning det i dagsläget finns ett framkomlighetsproblem på Pepparvägen och vad det beror på
- b) i vilken omfattning den nya genomfarten via Lingvägen löser det problemet
- c) en genomarbetad analys av vilka nya trafikflöden man kan förvänta sig på Lingvägen när kopplingen för biltrafik från Tallkrogen/ Gubbängen möjliggör för genare och kortare bilresor än idag
- d) vilka avvägningar har gjorts när bedömningen av förslaget är det är av nytta för allmänheten.

5. Ingen dialog eller delaktighet!

Projektet präglas av en total avsaknad av dialog och delaktighet och går även på den punkten emot Stockholm stad egna riktlinjer. Det samråd som nu pågår är i bästa fall en konsultation, inte en dialog. Det är beklagligt att staden har beslutat att ställa in samrådsmöten med anledning av pågående pandemi utan att komma med en kreativ lösning på hur detta ska hanteras. Med ett förslag som kommer att påverka tusentals människors boende-, arbets-, skol- och fritidsmiljöer så bör det vara avgörande att göra allt som står i stadens makt för att få till en dialog. Enkäter, webbaserade fokusgrupper eller webbaserade samrådsmöten är bara några exempel på hur man kan jobba för att säkerställa ett minimum av delaktighet och dialog, trots en pågående pandemi. Trots det har inget gjorts för att säkra ett minimum av delaktighet med Hökarängsborna.

6. Det saknas ett sammanhang!

Vi som bor i Hökarängen har på senare år sett en hel del förändringar i vår stadsdel, det får man räkna med när man bor i en stad, det vet vi också. Mellan 2016 och idag har cirka 550 nya bostäder tillkommit inom 300 meter från tunnelbanestationen och ytterligare 120 bostäder håller på att byggas. Sammanlagt genererar det uppskattningsvis 1 500 nya invånare. Grönyta efter grönyta får

stryka på foten eftersom bostadsförsörjning är prioritet nummer ett. Problemet, som vi ser det, är inte att staden växer, det är hur den gör det. När Hökarängen byggdes så fanns en väl avvägd, balanserad och sammanhållen helhetsbild. Sveriges främsta arkitekter och stadsplanerare engagerades när Hökarängen stod modell bland annat för Sveriges första gågata och s k grannskapsplanering. Idag, ganska exakt sjuttio år sedan den första tunnelbanan rullade mellan Slussen och Hökarängen, så kan ingen svara på frågan: vad är planen för Hökarängen?

Det aktuella förslaget presenteras som om det vore en så kallad "frimärksplan", dvs utredningar som gjorts är avgränsade till att behandla enbart det utpekade planområdet och planhandlingarna beskriver framförallt konsekvenser för det som är inom planområdet. Detta trots att ett av huvudsyftena med planen är att öppna upp för genomfartstrafik, som i sin tur kommer att påverka miljön för alla som bor utmed Lingvägen och ge konsekvenser långt utanför det utpekade planområdet. Att Stockholm stad underlåtit sig att redovisa en helhetsbild som förklarar det större sammanhanget är anmärkningsvärt.

Avslutningsvis, vi är positiva till utveckling av Hökarängen, men vi förväntar oss att utvecklingen:

- sker utifrån ett helhetsperspektiv för att skapa värden för hela stadsdelen

- baseras på väl utförda analyser och utredningar där såväl förutsättningar som konsekvenser tydligt framgår och leder till väl avvägda utvecklingsförslag där alla aspekter beaktats och bemötts
- planeras i enlighet med gällande lagar samt följer Stockholm stad antagna strategier och riktlinjer som gäller vid planering.

Så är inte fallet med det aktuella förslaget för detaljplan S-Dp 2011-16053-54 och därför kräver vi att Stockholm stad: gör om, gör rätt

SA

Enligt 2 kap. 6 § plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

Arkitekten Nils Sterner, som under mer än 20 år var chefsarkitekt vid Stockholms fastighetskontor och bland annat har ritat det idag mycket populära radhusområdet Skönstaholm strax norr om planområdet samt Tekniska nämndhuset där Stockholms stadsplanerare huserar, skriver i sin text i antologin "Levande Stad" från 1959 om problemen med höghus i park. Höghus är oftast förödande för landskapet skriver Sterner. Många bebyggelseområden förstörs på grund av den dominans höghusen får. När det gäller den bostadsnära naturen poängterar han att "den grönska man ansträngt sig att bevara i stadsbilden blir av ringa värde om byggnaderna är dubbelt så höga som träden".

När det handlar om hus i park är det viktigt att husen inte dominerar över parken - husen ska så att säga ”införlivas” med parken. Vid placering i ett skogsbryn som här är det (oavsett hustyp) viktigt att husen inte är högre än skogsbrynet - annars kommer husen ”kväva” intrycket av skogsbrynet och förstöra landskapsrummet framför skogsbrynet. Därför bör punkthusen i detta planförslag tillåtas vara max fyra våningar (inklusive bottenvåning), från gatunivån räknat, för att uppfylla bestämmelsen i PBL 2:6 ovan.

Både översiktsplanen och program Tyngdpunkt Farsta framhåller att Farstas befintliga kvaliteteter ska värnas. Stadsutvecklingskartan till översiktsplanen säger om området:

”Att förstärka de gröna kvaliteterna är en viktig del i stadsutvecklingen.” Därför är det inte bara av hänsyn till lagen utan även på grund av tidigare ställningstaganden det aktuella parkområdets värden bör värnas, genom att bebyggelsen anpassas till platsen.

I planbeskrivningen står på sida 28 att samma byggnadstypologi med punkthus i tiovåningsskala finns lite längre norrut. SA berättar att dessa höghus dock inte står vid ett skogsbryn utan utmed en banvall. Dessutom, och minst lika viktigt, är dessa höghus placerade drygt 300 meter från t-banan vilket motiverar den höga skalan där (enligt stationsnärlighetsprincipen), men inte i aktuellt planförslag där det är nästan en kilometer till stomtrafiken. På detta avstånd till t-banan finns på orten idag bara bebyggelse med låg täthet såsom radhus och villor, eller inga hus alls.

SA anser att det inte heller är bra om det blir hus i ”parkering” istället för park. I översiktsplanen anges Lingvägen som en ”stadsgata av lokal karaktär”. I definitionen av sådan gata i översiktsplanen står att den ska utformas som ett attraktivt offentligt rum. Det är inte attraktivt med garage i gatunivå - det ger inte känslan av ett offentligt rum. P-garagen innebär långa partier utmed gatan som inte erbjuder något för den förbipasserande, utan bara tjänar de som bor på platsen, i form av en ”parkeringslåda” för dem.

MR

MR är som yrkesförare och boende på Russinvägen 1 motsätter sig till förlängning av Lingvägen. Motiveringen är följande.

1. Boende påverkas av buller från trafik, byggprojekt och tunnelbanan. Nya bebyggelsen ökar biltrafiken i området och flera bilister följer inte hastighetsgränserna. Om Lingvägen förlängs får boende mer trafikbuller, avgaser och trafikstockning korsningen Lingvägen/Örbyleden.
2. Tunnelbanependlarna parkerar dagtid på Lingvägen/Russinvägen vilket skapar trafik och brist på parkeringar.

3. MR, som använder Pepparvägen både privat och som ambulanssjuksköterska, upplever att Pepparvägen inte är belastad.
4. Väg 73 söderut, som kopplar området till Farsta, är mycket sällan högtrafikerad. Det tar cirka 15 minuter att gå till Farsta alternativt cykla. För de som åker längre än Farsta gör det ingen skillnad att ta den förlängda Lingvägen eller väg 73.
5. Det har redan skövats mycket skog genom åren i Hökarängen promenad/skogs stråkar blir allt färre och MR vill behålla det som finns kvar både för trevlighet, miljön, djurlivet samt att det gynnar hälsan av att kunna promenera i dessa skogar och promenad stigar.

MR tycker att förlängningen bara ska öka trafik vilket påverkar miljön negativt för både naturen, djurlivet och de boende. MR vill att planerna på förlängningen av Lingvägen stoppas.

TS

TS är väldigt emot förlängningen av Lingvägen då TS inte vill ha mer trafik i området samt vill behålla det grönområdet de har. TS sitter i rullstol men brukar tillsammans med sin hemtjänstpersonal promenera i området. Därför vill TS inte ha en förlängning.

FB

FB vill framföra att som boende på Lingvägen och som förälder till barn på förskolan Röda tråden (också på Lingvägen) känns det oroande att det diskuteras att förlänga Lingvägen mot Farsta. FB har svårt att se fler vinster än att avlasta motorvägen och att spara in några minuters bilfärd. Förlusterna känns dock många fler; ökade avgaser och fara för både våra barn på Röda tråden och för barnen på Kvickenstorpsskolan (med intilliggande förskola), minskade grönområden, färre promenadstråk, och längre tid av buller och byggnadskaos i ett område som redan haft mer än sin beskärda del av det de senaste åren.

FB förstår att man skulle vilja bygga fler bostäder men tycker inte att detta är ett rimligt pris att betala för detta.

Anna-Stina Bokander
planchef

Anna Olmårs
stadsplanerare