

Granskningsutlåtande

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

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Granskning	4
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	4
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosätts	20
Synpunkter inkomna under granskning	22
Remissinstanser	22
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	27
Övriga	35
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	47

Sammanfattning

Planen syftar till 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. Planförslaget skickades ut för granskning 24 november – 21 december 2021. Under granskningen har 16 yttranden från remissinstanser inkommit liksom 39 synpunkter från privatpersoner, föreningar och fastighetsägare i närheten av planområdet. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller hantering av buller, miljö kvalitetsnormer för vatten och spridningssamband. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter är negativa till att Lingvägen blir en genomfartsgata och att biltrafik, och därmed buller och avgaser, ökar liksom trafiksäkerhet minskar. Några privatpersoner vill inte att det uppförs bostäder i det föreslagna läget

Stadsbyggnadskontoret

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

då de menar att det är en av få större skogsdungar som finns i Hökarängen.

Kontoret bedömer att planförslaget är förenligt med översiktsplanen som anger Farsta som ett fokusområde och Lingvägen som en genomfartsgata. Det bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål och till att uppnå stadens åtaganden i Stockholmsförhandlingen. Intressekonflikterna kan motverkas genom ett antal åtgärder och behöver accepteras i en stad som växer och där markresurser är begränsade. Den minskade trafiksäkerheten och ökade bullernivåerna begränsas av det föreslagna genomfartsförbudet, skyltad låg hastighet, säkra passager över vägen för gående och cyklister och andra hastighetsdämpande åtgärder. Grönområdet som till viss del tas i anspråk för nya bostäder minskar i omfattning, men en stor del finns kvar och kan fortsätta nyttjas för rekreation.

Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att planförslaget har beaktat dess positiva och negativa konsekvenser och att det, med de justeringar som gjorts under planprocessen, är väl avvägt.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- bullerdämpande åtgärder säkras i plankartan,
- markreservat för underjordiska allmännyttiga ledningar införs i plankartan för södra delen av kvartersmark för bostäder,
- planbestämmelse om vibrationer ändras i enlighet med nuvarande riktlinjer,
- föreskrivna markhöjder i plankartan uppdateras i enlighet med projektering av allmän platsmark,
- avsnitt i planbeskrivningen om dagvattenhantering i förhållande till miljö kvalitetsnormer förtydligas,
- avsnitt i planbeskrivningen om dagvattenhantering uppdateras med information om ytterligare fördröjning av dagvatten utanför planområdet,
- avsnitt i planbeskrivningen om buller uppdateras med bullernivåer för skola och förskola dagtid (kl. 06-18),
- avsnitt i planbeskrivningen om naturvärden uppdateras med information om alléer på skolgården,
- avsnitt i planbeskrivningen om konsekvenser för naturvärden uppdateras med antal skyddsvärda träd som behöver tas ned som en konsekvens av exploateringen.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

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 i Farsta, en ny fristående förskola samt tre nya flerbostadshus. Vidare syftar detaljplanen till att reglera bebyggelsens utformning och placering för att anpassa den till platsens ekologiska värden, skydda den mot störningar liksom få den att bidra till att stärka Lingvägen som sammankopplande gata. För flerbostadshusen regleras gestaltningen i syfte att dels anpassa dem till läget vid gatan och dels få dem att knyta an till befintlig punkthusarkitektur i närheten. För skolan och förskolan reglerar planen att nya byggnader tydligt ska signalera att de är tillkomna i nutid samtidigt som de har en tydlig referens till den befintliga skolbyggnaden.

Planen skapar möjlighet att förlänga Lingvägen från dagens vändplan i södra delen av Hökarängen till Farstavägen i norra delen av Farsta. Den nya gatusträckningen knyter ihop Farsta och Hökarängen och möjliggör, förutom gång- och cykeltrafik, framkomlighet för buss och bil mellan stadsdelarna. Den nya gatan länkar samman delar av vägnätet och skapar alternativa körvägar, gör vägnätet mindre sårbart och ökar orienterbarheten i området.

För att inte i för hög grad försämra trafiksäkerheten och ljudmiljön för Kvickenstorpsskolan planeras att genomfartstrafik förbjuds under de tider på dygnet som skolan och förskolan har sin verksamhet igång. Genom avsmalningar och busskuddar dämpas hastigheten de tider som gatan är öppen för genomfartstrafik.

Detaljplanen möjliggör att skolan kan byggas ut och elevkapaciteten därmed öka. En ny skolbyggnad föreslås mot Lingvägens förlängning. Byggnaden kan byggas ihop med den befintliga skolbyggnaden och med tillhörande friliggande idrottshall.

Norr om den befintliga skolan skapas byggrätt för en fristående förskola. Förskolans kapacitet ska möta ett behov som uppstår när fyra befintliga förskoleavdelningar flyttas från den befintliga skolbyggnaden samt det behov som uppstår med tillkommande bostäder. När skolan byggs ut kommer den kunna ta emot cirka 1100 elever från både Farsta och Hökarängen.

Den nya gatusträckningen utgör angöringsväg till de nya bostäder som detaljplanen möjliggör. Bostadshusen föreslås som tre punkthus i tio till elva våningar. Husen placeras i suterräng mot ett skogsparti. Mellan bostadshusen tillåts marken byggas under, där möjlighet att placera garage finns. Plankartan reglerar att en lokal för centrumändamål omfattande minst 50 kvadratmeter ska finnas i någon av bottenvåningarna. Hustypen, punkthus, är vald för att inte försvåra för den ekologiska spridning som sker genom planområdet. Gårdsytor för de boende kan ordnas mellan bostadshusen samt på deras baksidor. I husens ryms sammanlagt cirka 160 lägenheter.

Granskning

Detaljplanen skickades ut för granskning under perioden 24 november – 21 december 2021. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 24 november 2021. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Farsta bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt om planförslaget

Flertalet synpunkter som inkommit från sakägare och andra privatpersoner menar att det byggs för mycket i Hökarängen och Farsta. Någon menar att Hökarängen är fullt. Några personer anser att planförslaget inte ser till Hökarängen som helhet, att Hökarängen ska bestå som det var tänkt liksom att Farstas karaktär förstörs genom förtätning och att detta går emot intentionen när området byggdes. Några personer föreslår andra platser att bygga på istället eller att tomma kontorskomplex kan omvandlas till små lägenheter för ungdomar. Synpunkter framförs om att planförslaget är ett steg i fel riktning, att det inte är hållbart samt att det förstör miljön. Några önskar att planförslaget inte tas vidare utan att nuvarande markanvändning behålls.

Någon privatperson anser att det är viktigt med nya bostäder och förskolor men att planförslaget har för få positiva effekter jämfört med de negativa. Någon annan anser att de tre punkthusen och skolan ska byggas men inte Lingvägens förlängning.

Några anser att stadsbyggnadskontoret behöver lyssna på dem som bor i området och inte köra över folks åsikter. Någon skriver att planeringen skapar ilska och frustration som väcker förakt mot politiker och myndigheter. En person anser att skattebetalarnas pengar istället ska satsas på sjukvården och en annan att kommunen ska ta beslut som gagnar människor, miljön och naturen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att det ska byggas mer i Farsta är beslutat i stadsbyggnadsnämnden 2016 genom godkännandet av program för Tyngdpunkt Farsta. Aktuellt planområdet finns med programmet där det är utpekad som ett utredningsområde för skola och bostäder. Även översiktsplanen anger att det ska byggas mer i Farsta genom att peka ut stadsdelen som ett så kallat fokusområde som ska utvecklas med bland annat fler bostäder och arbetsplatser.

Detaljplanen anpassar sig till Hökarängen som helhet genom att utforma bostadshusen som punkthus med en gestaltning som

påminner om befintliga punkthus längre norrut längs Lingvägen samtidigt som byggnadsformen möjliggör att en viss ekologisk spridning kan fortsätta ske mellan husen. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att detta inte följer den gängse strukturen med högre hus närmare centrum och lägre längre bort, men gör här ett medvetet undantag till följd av de ekologiska spridningssamband som genomkorsar planområdet.

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.

Byggnation på andra platser än inom aktuellt område studeras löpande av stadsbyggnadskontoret, men är inte en fråga för denna detaljplan.

Att Lingvägen ska förlängas fram till Farstavägen är politiskt beslutat. Det har skett dels genom beslut för aktuellt detaljplaneärende, tagna av stadsbyggnadsnämnden 2014 och 2021. Lingvägens förlängning är därtill utpekad i översiktsplanen, beslutad 2018.

Åsikter kring aktuellt planförslag har framförts till stadsbyggnadsnämnden som sedan har tagit beslut om fortsatt inriktning och innehåll i detaljplanen. Även positiva och negativa effekter med planförslaget har framförts. Föreliggande planförslag följer stadsbyggnadsnämndens beslut.

Varken detaljplanen eller exploateringsprojektet som helhet finansieras av skatteintäkter. Framtagande av detaljplanen finansieras av de byggaktörer som ges bygg rätt genom planen. Iordningställande av allmän plats finansieras av försäljning av kommunal mark.

Placering och utformning

Utbildningsförvaltningen ställer sig positiv till att gestaltning av den nya skolbyggnaden inte regleras detaljerat i plankartan, då det innebär större flexibilitet och kostnadseffektivitet.

Skönhetsrådet anser att bostadshusen bör sänkas. Rådet är positivt till att länkbyggnaderna mellan punkthusen försvunnit och till utformningen av gatan med busskuddar och förbud för genomfart under rusningstrafik.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden godtar stadsbyggnadskontorets motiveringar till förskolans placering.

Boende på Kwickensvägen önskar att förskolan byggs närmare Lingvägen då de anser att den ligger för nära husen på Kwickensvägen. Några privatpersoner anser att bostadshusen bör

sänkas då de är för höga i förhållande till landskapet, omgivande lägre hus och avståndet till tunnelbanestationer och centrum. Någon anser att husen har en omänsklig skala och att tre eller fyra våningar passar bättre. En person anser att de ska byggas i slutna kvarter för bättre social hållbarhet. Någon tycker att det redan finns för många höghus och stora skivhus i Farsta. En person anser att platsen för nya bostäder inte är bra med tanke på bullerstörningar.

Stockholms naturskyddsförening anser att bostäder kan byggas på parkeringsplatser som blir överflödiga när antalet bilar minskar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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 anseelig mängd bostäder om marken ändå ska tas i anspråk av bebyggelse. Höjden, liksom typologin, är likvärdig befintliga punkthus som återfinns längre norrut på Lingvägen.

Förskolan kan inte placeras närmare Lingvägen då regnvatten vid skyfall tar sin väg nordöst över planerad förskolegård. Skulle förskolan placeras längre mot Lingvägen skulle denna blockera skyfallsvattnet och risk för skador på byggnaden uppstå.

Bostadshusen kan utformas så att en god bostadsmiljö avseende ljudnivåer kan uppnås. Det görs med hjälp av burspråk som skärmar buller från Lingvägen liksom med utformning av gemensamma uteplatser på bostadsgården. Med dessa anpassningar uppfylls riktlinjer enligt Trafikbullerförordningen (Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader), med ändring (SFS 2017:359) vilken syftar till att reglera en god ljudmiljö för bostäder.

Byggnation på andra platser än inom aktuellt område studeras löpande av stadsbyggnadskontoret, men är inte en fråga för denna detaljplan.

Plankarta

SISAB framför att det på plankartan saknas ett S inom byggrätt för förskola.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bokstaven S är en så kallad användningsgräns vilken gäller inom hela användningsområdet för skola. Användningsområdet utgörs av allt med en rosa-röd ton på plankartan. Inget S saknas således.

Naturvärden och ekologisk spridning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden instämmer med spridningsanalysens slutsats att planen har en negativ påverkan på främst ek-samband, men att det på en övergripande nivå inte är betydande. Nämnden framför att det samtidigt är viktigt att stadsbyggnadskontoret har en tydligare strategi för hur ekologiska samband i Farsta ska bevaras och främjas över tid, då flertalet planarbeten pågår i Farsta som var för sig inte har en betydande påverkan på spridningssambanden men som tillsammans får en mer svårblickbar kumulativ påverkan. Miljö- och hälsoskyddsnämnden informerar vidare om att en framtiden syntesanalys över söderorts gröna infrastruktur som miljöförvaltningen utförde 2018 rekommenderar att området norr om förskolan värnas och förstärks med plantering av tall, gran och ek på öppna områden samt att det är av vikt att arbete med föreslagna ekologiska förstärkningar på Skönstaholmsfältet konkretiseras och fortsätter.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) framför att det i planbeskrivningen saknas information om att det finns flera alléer på skolgården och att en av dessa måste tas bort för att ge plats åt den nya byggnaden.

Flertalet privatpersoner som inkommit med synpunkter önskar att det inte byggs i värdefull skog och att grönområdet ska sparas. Några personer menar att detta är ett av fåtal grönområden som finns kvar i närområdet. Någon anser att det är tragiskt att bygga i områden med högst respektive påtagligt naturvärde. Ett par personer lyfter fram de djurarter som kan ses i skogspartiet. En privatperson anser att naturmarken ska bevaras för ett hållbart samhälle för grundvattenbildning och biologisk mångfald. En annan påpekar att byggnationen påverkar terräng och minskar växtligheten. En privatperson anser att beskrivningen om att byggnaderna placeras på cirka 37 meters avstånd för att flygande djurarter ska kunna passera mellan husen är märklig.

Stockholms Naturskyddsförening pekar på att föreslagen bebyggelse innebär att naturmark försvinner och att detta inte är gynnsamt då platsen ligger i en spridningskorridor. De framför att det är problematiskt att spridningssamband försvagas då platsen utgör en redan svag länk i öst-västlig riktning. Föreningen menar att det inte tydligt vilka skyddsvärda eller särskilt skyddsvärda träd som kommer att avverkas och att det är en brist. De anser att kommunen bör följa de råd som konsulten ger i sin rapport. Vidare anser Naturskyddsföreningen att förslaget bör revideras för att ytterligare minimera sin påverkan och ställer frågan om det finns någon mindre värdefull yta i närheten att ta i anspråk.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En tydligare strategi för hur ekologiska samband i Farsta ska bevaras och främjas över tid är viktig men inget som kan göras inom ramen för denna detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att sambandet mellan Farsta, Hökarängen och Sköndal kommer att finnas kvar efter denna plan genomförande. Parkarealen minskas något i och med bostäderna och förskolans placeringar, men en betydande andel behålls.

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.

Utförd naturvärdesinventering visar att naturvärdena på platsen påverkas något i negativ riktning. Kontoret gör bedömningen att den negativa påverkan inte är i sådan omfattning att det av den anledningen är motiverat att inte bygga i grönområdet.

Det finns andra, ur ett naturvärdesperspektiv, mindre värdefulla ytor i närheten vilka är möjliga att bebygga. Stadsbyggnadsnämnden har dock beslutat att det är denna yta som ska prövas för bebyggelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt angående att det är av vikt att arbetet med föreslagna ekologiska förstärkningar på Skönstaholmsfältet konkretiseras och fortsätter har framförts till exploateringskontoret, som ansvarar för detta arbete.

Information om antalet alléer och påverkan har noterats. Planbeskrivningen uppdateras med detta.

Planbeskrivningen uppdateras med antalet skyddsvärda träd som behöver tas ned som en konsekvens av exploateringen.

Rekreation

Flertalet privatpersoner anser att naturmark ska bevaras för rekreationsmöjligheter. Någon anser att det är förkastligt att bygga sönder ett fint natur- och strövområde mellan Farsta och Hökarängen. En annan anser att det inte ska byggas där med tanke på människans hälsa. Någon lyfter fram att människor behöver tillgång till rekreationsområden och bullerfri miljö och någon annan att skogen är en plats för rörelse och andra upplevelser. En person menar att skogen dämpar buller från tunnelbanan.

Stockholms Naturskyddsförening anser att det i första hand bör byggas på Farstas parkeringsplatser innan skog med höga sociala värden tas i anspråk. De menar att exploateringen påverkar skogen klart negativt liksom att många förskolor uppskattar platsen. Föreningen anser att det inte är hållbart att bebygga skogsmark med höga sociala värden när det finns stora parkeringsytor några hundra meter bort liksom att det ligger i linje med miljöbalken och

Stockholms miljöprogram att bebygga hårdgjord mark. De skriver att det inte kan vara viktigare att koppla ihop Farsta och Hökarängen än att först bygga på stora parkeringar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skogsslätten och därmed den rekreativa miljön inom planområdet kommer att minska i omfattning och upplevas mindre ostörd än idag, i och med byggnationen av bostadshus. Samtidigt finns en betydande del kvar som kan fortsätta att användas för rekreation och rörelse. Kontoret bedömer att tillräckliga grönytor för rekreation kommer att finnas kvar även efter detaljplanens genomförande. Gröna korridorer och skogbeklädda ytor kommer att finnas kvar.

Trafik

Trafikförvaltningen påpekar att om buss ska framföras i framtiden på Lingvägens nya sträckning ska körfältsbredden, enligt deras riktlinjer, vara minst 3,5 meter. I planbeskrivningen står att körbanans totala bredd huvudsakligen är 6,5 meter.

Utbildningsförvaltningen är positiv till att Kvickensvägens vändplan föreslås som plats för lämning och hämtning av barn med bil, även om staden inte planerar för att detta ska ske. Förvaltningen är även positiv till planerade åtgärder i form av avsmalningar och busskuddar på Lingvägen.

De flesta sakägare och andra privatperson som framfört synpunkter under plangranskningen önskar att Lingvägen inte förlängs till Farstavägen. Man menar att förlängningen ökar trafikflödet, både förbi skolan och befintliga bostäder, vilket i sin tur för med sig ökade bullernivåer, mer avgaser och utsläpp liksom försämrar trafiksäkerheten, både för barn och för andra. Några privatpersoner undrar vad som görs för att skydda befintliga boende på Lingvägen från ökat buller. Någon anser att skyltning om förbjuden genomfartstrafik inte kommer att följas och någon annan att tidsvinsten som genomfartsgatan ger är för liten i förhållande till nackdelarna med genomfartstrafik. Någon skriver att målsättningen ”att göra vägnätet mindre sårbart” klingar falskt.

Några framför att många bilister redan idag inte håller hastighetsbegränsningen och att en genomfartsgata bidrar till höga hastigheter. Någon önskar väggupp på befintliga sträckan av Lingvägen genom Hökarängen.

Flertalet personer lyfter fram att det inte är miljömässigt att bygga en ny bilgata och hänvisar till stadens och andra klimat- och hållbarhetsmål. Andra menar att det inte är bra att dra en bilgata så nära skolan och att det går emot stadens riktlinjer. Någon menar att den nya gatan inte följer stadens framkomlighetsstrategi. En person önskar att det erbjuds cykel- och lådcykelpooler.

Flera personer lyfter fram att den ökade trafiken på den befintliga delen av Lingvägen inte tar hänsyn till det boende för synskadade och blindas som finns där. Man menar att det blir trafikfarligt för dessa samt att färre kommer våga röra sig själva utomhus.

Några personer föreslår att det byggs en gata från Farstavägen som kan angöra skolan och bostadshusen men att den inte behöver ansluta till befintliga Lingvägen.

Ett par privatpersoner framför att även de norra delarna av Lingvägen, från Gubbängen och norrut, bör utredas vad gäller trafikpåverkan. De menar även att trafikutredningen baseras på dåligt faktaunderlag gällande trafikflöden.

Någon påpekar att utfarten till Örbyleden kommer att drabbas av mer trafik. Några närboende anser att plats för hämtning och lämning av barn vid skolan ska ske på Lingvägen och inte på Kvickensvägen.

En privatperson anser att förslaget om att förlänga Lingvägen är bra då det öppnar för bättre sammanhang mellan stadsrummen. Någon annan tycker att Lingvägen kan dras via Kvickensvägen istället. En person anser att inte heller Pepparvägen borde vara genomfartsgata.

Någon anser att busstrafik bör gå på Lingvägen medan någon annan inte vill det.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Buss kommer att kunna framföras på Lingvägen även med en total bredd om 6,5 meter för körbanan.

Att Lingvägen ska förlängas fram till Farstavägen i nu föreslaget läge är politiskt beslutat. Det har skett dels genom beslut för aktuellt detaljplaneärende, tagna av stadsbyggnadsnämnden 2014 och 2021. Lingvägens förlängning är därtill utpekad i översiktsplanen, beslutad 2018.

Lingvägen som genomfartsväg behövs inför framtiden när mer bebyggelse tillkommer 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. 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.

Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att en ökad trafik på Lingvägen påverkar närområdet, men bedömer att de cirka 2900 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 en försämrad trafiksäkerhet. Detaljplanen reglerar inte detaljutformning på dessa åtgärder. Synpunkter gällande detta har vidarebefordrats till exploateringskontoret som ansvarar för gatans utformning.

Synpunkter angående höga hastigheter och förslag till hastighetsdämpande och säkerhetshöjande åtgärder på den befintliga delen av Lingvägen genom Hökarängen har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för utformning av allmän plats.

Enligt framtagen trafikutredning förväntas regleringen av genomfart efterlevas i cirka 85% av fallen. Tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder på den nya sträckan av Lingvägen säger analysen att trafikflödet blir än mindre än utan dessa åtgärder. Precis som med andra typer av trafikregleringar, såsom hastigheter och parkering, finns alltid personer som inte följer reglerna. Detaljplanen kan inte bestämma några trafikregleringar. Om problem med efterlevnad uppmärksammas i framtiden finns möjlighet att reglera om eller vidta andra åtgärder.

Med hastighetsdämpande åtgärder och avsmalningar som minskar bilisters framkomlighet är förhoppningen att tidsvinsten inte blir stor i jämförelse med andra gator och att gatan därmed inte blir attraktiv att använda som genomfartsgata. I framtiden finns även möjlighet att trafikera gatan med buss vilket kan bidra till en bättre miljö jämfört med biltrafik.

Skolor och förskolor behöver ligga i nära anslutning till en gata för att kunna ta emot leveranser och ordna med avfallshantering. De behöver också vara tillgängliga för personer som behöver en ökad tillgänglighet, exempelvis med färdtjänst. Kvickensvägen, där tyngre trafik till och från skolan går idag, är i sin bredd inte anpassad för den typen av trafik, varför Lingvägens förlängning är välkommen. Eftersom Lingvägen kommer att passera en skola är det viktigt att införa hastighetsdämpande åtgärder på gatan, vilket exploateringskontoret planerar för.

Den nya gatan följer stadens framkomlighetsstrategi genom att alla trafikslag möjliggörs. 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.

Att erbjuda cykel- och lådcykelpooler är inte en planfråga.

Att trafik ökar på gator som ansluter till aktuell gatusträcka är ofrånkomligt i en stad som växer där fler bostäder och därmed invånare tillkommer, oavsett om Lingvägen blir en genomfartsgata till Farsta eller inte. Att trafik ökar på exempelvis Lingvägens norra del när södra Lingvägen kopplas ihop med Farstavägen är en konsekvens av hopkopplingen. Ingen närmare utredning av exakt hur stor påverkan blir görs därmed.

Trafikflödena som trafikanalysen baserar sig på är hämtade från de datakällor som finns att tillgå. De flöden som inte är uppmätta är kvalificerat uppskattade och interpolerade varför de torde vara någorlunda överensstämmande med verkligheten.

Stadsbyggnadskontoret har i samråd med berörda förvaltningar kommit fram till att hämtning och lämning av barn även fortsättningsvis kan ske vid Kvickensvägens vändplan. Det är endast där detta kan ske på ett trafiksäkert sätt. Skulle detta ske vid Lingvägen skulle barn som hämtas och lämnas med fordon som kommer norrifrån behöva korsa gatan. Den tunga trafiken på Kvickensvägen beräknas sammantaget minska när leveranstrafik och sophämtning för skola och förskola i fortsättningen kommer att ske via Lingvägen.

Frågan om huruvida Pepparvägen borde vara en genomfartsgata eller inte är inte en fråga för denna detaljplan.

Ingen busstrafik planeras på Lingvägen i närtid, men gatan utformas så att det är möjligt att låta buss gå där i framtiden.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att det burspråk som föreslås på bostadshusen inte är tillräckligt för att uppnå bullerförordningen då det endast ger ett fönster placerat mot en luddämpad sida och inte alla fönster i ett bostadsrum. Länsstyrelsen anser att utformningen av förslaget ska ses över så att förordningens krav på luddämpad sida klaras.

Angående förskolegården anser länsstyrelsen att utformning och placering av förskolan ska ses över för att få till en större del av gården med bullervärde under 50 dBA liksom att föreslagna bullerskärmar måste säkerställas med planbestämmelser.

Trafikförvaltningen framför att resultat från trafikbullerutredningen saknas i planbeskrivningen och att endast nuläget redovisas.

Förvaltningen önskar att avsnittet som behandlar buller uppdateras så att buller från väg- respektive spårtrafik beskrivs var för sig liksom att information om att underhållsarbeten på spåret kan förekomma, vilket kan ge högre ljudnivå än trafikbullret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att bullerutredningen för skol- och förskolegård kan räkna med buller från Lingvägen mellan klockan 7-17, då genomfartsförbud föreslås, istället för att som nu räkna med hela dygnet. Staden och Boverket tillämpar ljudnivå dagtid (klockan 6-18) som riktvärde.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden upplyser om att planbestämmelser om stomljud bör ändras då staden, i enlighet med Trafikverket, har börjat tillämpa riktvärdet 32 dBA maximalnivå (FAST) istället för det tidigare riktvärdet 30 dBA (slow).

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till detaljplanens antagandeverision har föreslagna burspråk gjorts större för att skapa utrymme för fler fönster mot en ljuddämpad sida. Därtill föreslår berörd byggaktör att ändra planlösningen för att ytterligare möta kraven i trafikbullerförordningen.

Placeringen av förskolebyggnaden har noggrant utretts under planarbetet för att hitta den mest optimala platsen utifrån olika aspekter. Det har dock visat sig vara svårt att exempelvis placera byggnaden längs med Lingvägen, vilket skulle ge en bättre ljudmiljö på gården, då regnvatten vid skyfall flödar över förskolegården i nordöstlig riktning. Istället säkerställs föreslagna bullerskärmar med planbestämmelser. Med hjälp av dessa kan en stor del av gården få ljudnivåer under 50 dBA.

Resultat från trafikbullerutredningarna redovisas i planbeskrivningen, inte endast nuläget. För resultatet, se kapitlet Konsekvenser.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det för detaljplanens skull inte är motiverat att redovisa buller från väg- respektive spårtrafik beskrivs var för sig. Det buller som drabbar planområdet utgörs av trafikbuller, oavsett källa.

Avsnittet i planbeskrivningen om buller uppdateras inte med information om att störande underhållsarbeten på spåret kan förekomma. Detta torde ske ytterst sällan och när så sker ansvarar trafikförvaltningen för att informera boende nära spåret.

Trafikbullerutredningen för skol- och förskolegård har uppdaterats så att den räknar med buller från Lingvägen mellan klockan 06 och 18 istället för med hela dygnet. Planbeskrivningen och plankartan uppdateras i enlighet med resultatet i utredningen.

Planbestämmelse om stomljud ändras i enlighet med stadens nuvarande riktvärden.

Dagvattenhantering

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) anser att det i dagvattenutredningarna inte tagits hänsyn till dagvattenledningsnätets kapacitetsbrist, vilket innebär skäl för ytterligare fördröjning än föreslaget. SVOA anser att detta ska tas i beaktning innan detaljplanen antas. Vidare anser SVOA att vidare detaljprojektering bör se över hur föreslaget dike kan gå runt tillkommande nätstation för att undvika skada vid nederbörd. SVOA förutsätter att planerade åtgärder i dagvattenutredningen efterföljs så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås liksom att hänsyn till höjdsättning tas i beaktning vid planens genomförande. Enligt SVOA finns behov av att ta fram en skötselplan eller liknande för föreslagna dagvattenanläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att granulat används istället för konstgräs över makadammagasin på skolgården för att undvika spridning av mikroplaster.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredning för allmän plats har uppdaterats med information om var ytterligare fördröjning av dagvatten kan ske för att avlasta dagvattenledningsnätet.

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkt angående diket runt nätstationen har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för vidare detaljplanprojektering.

Vid planens genomförande ska hänsyn till höjdsättning tas.

För skötselplaner för föreslagna dagvattenanläggningar ansvarar den part som anordnar anläggningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt angående användning av granulat istället för konstgräs över makadammagasin på skolgården har framförts till SISAB.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen inte har säkerställt dagvattenhanteringen i plankartan och att planbestämmelse om maximal hårdgörningsgrad inte relaterar till det behov av yta eller fördröjning som behövs för att nå tillräcklig minskning av föroreningar. Kartan behöver kompletteras med avsatt yta eller den fördröjningsvolym som krävs för att inte planens genomförande ska påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholms stad driver ett strukturerat och långsiktigt arbete för att uppnå en god vattenstatus i sjöar och vattendrag så att miljökvalitetsnormerna ska kunna följas. Stadens dagvattenstrategi och handlingsplan för god vattenstatus är dokument som ligger till grund för detta arbete. Dessa konkretiseras i lokala åtgärdsprogram för alla vattenförekomster i Stockholm. De lokala åtgärdsprogrammen anger vilka åtgärder som behöver genomföras för att uppnå god ekologisk och kemisk status och hur miljökvalitetsnormerna för vatten ska klaras.

Det aktuella planområdet ingår i Drevvikens tillrinningsområde och berörs därför av lokalt åtgärdsprogram för Drevviken. Programmet har gemensamt tagits fram av Stockholms stad, Huddinge kommun, Tyresö kommun och Haninge kommun. De åtgärder som redovisas i programmet förväntas möta de förbättringsbehov som finns för att nå god vattenstatus till 2027. Åtgärdsprogrammet omfattar ett antal övergripande åtgärder som ska minska internbelastningen av fosfor, tillsynsrelaterade åtgärder, åtgärder kring drift och underhåll samt framtagande av en skötselplan för Drevviken. Dessutom har och ska ett antal platsspecifika åtgärder genomföras, främst dagvattendammar. Den totala effekten av föreslagna åtgärder minskar externbelastningen.

Utöver åtgärdsprogrammets genomförande förutsätts nya exploateringar inom tillrinningsområdet inte medföra ökad tillförsel av föroreningar.

Staden har i aktuell detaljplan reglerat frågan om dagvattenhanteringen på vedertaget sätt. En kommun har inte med stöd av fjärde kapitlet plan- och bygglagen några rättsliga möjligheter att på kvartersmark föreskriva tvingande bestämmelser om fördröjningsmagasin, volymer eller i övrigt närmare bestämmelser om lokalt omhändertagande av dagvatten.

Frågan om dagvattenhantering regleras närmare såväl i miljöbalken som i lagen om allmänna vattentjänster. Av planbeskrivningen, sidan 46 ff, framgår bland annat att dagvattenflödet liksom samtliga föroreningar ut från planområdet via dagvattnet bedöms minska med föreslagna dagvattenåtgärder. Planförslaget bedöms därmed inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Drevviken. Därutöver anges att dagvatten från norra delen av planområdet fördröjs inom planområdet innan avledning sker till en dagvattenledning längs skolans västra sida, vilken sedan leder norrut, att dagvatten från planområdets södra del avleds, efter fördröjning via en dagvattenledning österut och att båda ledningssystemen har sitt utlopp i Drevviken. Det anges vidare att byggaktörerna, genom val av byggnadsmaterial, inte får förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Den tvingande reglering om maximal yta som får hårdgöras i plankartan - sedd tillsammans med utförda utredningar och övriga föreslagna åtgärder - skapar således inte några hinder för planens antagande och genomförande. Regleringen hindrar inte heller att byggaktören frivilligt vidtar åtgärder som ytterligare kan förbättra dagvattenhanteringen och miljökvalitetsfrågorna.

I detaljplanen säkras tillräckliga ytor för dagvattenhanteringen i enlighet med framtagna dagvattenutredningar. De konkreta åtgärderna säkras i sin tur genom avtal mellan byggaktören och staden. Dagvatten som alstras inom planområdet ska fördröjas enligt Stockholm stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå.

Därtill har identifierats ytterligare plats för fördröjning av dagvatten strax nordöst om planområdet vilket ytterligare förbättrar föroreningssituationen.

Påverkan på barn

Flertalet privatpersoner lyfter fram planens negativa konsekvenser för barn när delar av skogspartiet försvinner. Någon anser att större vikt bör läggas vid det som beskrivs i barnkonsekvensanalysen. Någon skriver att det är beklagligt att man inte ser till barnens bästa utan driver ekonomisk vinst.

Flertalet privatpersoner lyfter även fram att skolgården blir för liten när nya skolbyggnader placeras där och att dubbelt så många elever som tidigare ska dela på en betydligt mindre yta. Någon vill att hela planområdet ska användas till skolan och barnens behov och någon annan att skolan ska fortsätta att omges av grönska och träd. En privatperson framför att friytan per barn ska vara 30 kvadratmeter.

Flera privatpersoner anser att skolans närområde förstörs när en lugn plats utan biltrafik kommer att omges av en bilväg och huskroppar. Någon skriver att det är allvarligt att ta bort en plats med goda förutsättningar för barn att växa. En person anser att den fördel som Lingvägens förlängning ger för biltrafik inte kan mätas sig med negativa konsekvenser för skolans barn liksom att behovet av bostäder väger tungt men inte till vilket pris som helst. Någon privatperson önskar att Kvickenstorpsskolan inte byggs ut och någon annan att det istället byggs en mindre skola på en annan plats i området. En person anser att en förskola inte är lämplig på platsen på grund av bullret och att barnen stängs in bakom höga plank.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen är en avvägning mellan många olika intressen – att göra gatunätet mer sammankopplat för att skapa en genomströmning mellan stadsdelar och därmed fler möten, att bygga fler bostäder i lägen som pekats ut för en omfattande förtätning, såsom fokusområde Farsta, liksom att i takt med ökning

av invånarantalet se till att tillräckligt många skol- och förskoleplatser finns. Samtidigt är det viktigt att ytor för barns lek och rekreation finns. Kontorets bedömning är att ytor som används av barn kommer att minska i omfattning, både på skolgården och i skogen intill, men att dessa fortfarande kommer att kunna användas för lek och rekreation. Skolgården kommer inte att uppnå de 30 kvadratmeter per barn som Boverket rekommenderar, men med hänsyn till att markresurserna krymper i en stad som växer bedöms att den yta som blir kvar är tillräcklig för ändamålet. För rekreativa ändamål kommer förskolans gård att kunna användas av allmänheten de tider då förskolans verksamhet är stängd. För barns rekreation finns också lekpark, parklek och grönområdet Dagen i närheten.

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.

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att en förskola är lämplig på platsen, trots bullersituationen. Den nya förskolan ersätter en befintlig som idag är inhytt i Kvickenstorpsskolan. Då den placeras strax norr om skolan kommer förskolan fortfarande att ligga i samma kontext som idag där exempelvis föräldrar med barn i både skola och förskola lätt kan lämna och hämta på samma ställe. För att avhjälpa bullernivån på förskolans gård reglerar detaljplanen att bullerskärmar ska sätta upp mot två håll. Med hjälp av dessa kommer bullernivåerna att hålla sig under gällande riktlinjer. För att det inte ska upplevas som att bullerskärmarna stänger in barnen, och för att de inte ska bidra till en allmän minskad trygghetsupplevelse, reglerar detaljplanen att skärmar som är över 1,5 meter höga ska vara till hälften genomsiktliga.

Påverkan på grannar

Boende på Kvickensvägen lyfter fram att tillkommande byggnader tar bort all deras eftermiddags- och kvällssol. De menar att sämre ljusförhållanden sänker husens värde och kan ge merkostnader för underhåll och reparation då husens fasader kan påverkas av ökad fukt. Även förlängningen av Lingvägen påverkar värdet på bostäderna, menar de. De boende önskar att bullerplank sätts upp mellan bostäderna och skolan liksom förskolan. De ställer frågan om varför förskolan planeras i tre våningar.

Primula Byggnads AB anser att den ökade trafiken och bullret liksom minskade trafiksäkerheten kommer att påverka deras boende i relativt nyuppförda hus längre norrut på Lingvägen. De menar att det inte går att bedöma om riktlinjer i den detaljplan som gäller för deras hus kan följas eftersom det inte finns någon bullerutredning som omfattar deras fastighet, varför de husen riskerar att bli planstridiga. Primula Byggnads AB saknar en analys vad gäller

buller för boende utanför planområdet samt att de som fastighetsägare ska räknas som sakägare då de blir direkt berörda av åtgärden. De anser att länsstyrelsen inte bara ska pröva om detaljplanen uppfyller trafikbullerförordningen för planerade bostäder utan även pröva planen utifrån befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sol- och skuggstudier för vår- och höstdagjämning, det vill säga i mitten av mars respektive september, visar att de nya bostadshusen kommer att ge skugga för husen på Kvickensvägen vid klockan 18 på kvällen. Det är ungefär vid samma tidpunkt som det börjar skymma i Stockholm. Från mars och framåt, under hela sommarhalvåret, kommer ingen eftermiddagssol att försvinna. Solinfallet förbättras successivt från mars och framåt kvällstid för att mitt på sommaren inte ge någon skugga alls.

Huruvida förlängningen av Lingvägen påverkar värdet av befintliga bostäder går inte att sja om. En fördel som blir för bostäderna på Kvickensvägen är att den tyngre trafiken till och från skolan, såsom lastbilar med leveranser och för avfallshämtning, kan gå via Lingvägen istället, vilket är positivt för boendemiljön på Kvickensvägen.

Om bullerskärmar ska sättas upp mellan befintliga bostadshus och skolan samt förskolan är en fråga mellan de boende och SISAB.

Förskolan tillåts vara två hela våningar med en takvåning som kan rymma teknik.

Att Lingvägen ska förlängas fram till Farstavägen är politiskt beslutat, dels genom beslut inom aktuellt planärende och dels genom att pekas ut för förlängning i översiktsplanen.

Förlängningen innebär genomfartstrafik på Lingvägen vissa tider på dygnet vilket kommer att påverka närområdet, inklusive boende i Primulas hus. Kontoret bedömer samtidigt att de cirka 2900 fordon som förväntas passera per dag är jämförbart med liknande gator i Hökarängen och Farsta och utgör inte något exceptionellt. Bullernivåerna för befintliga bostäder längs med Lingvägen beräknas bli i samma nivå som framräknade för tillkommande, dvs. omkring eller strax över 60 dBA då samma mängd trafik förväntas passera.

Det är inte kommunen som avgör vem som räknas som sakägare i slutändan. Vid utskick med information om exempelvis plansamråd eller -granskning gör kommunen bedömningen att det är fastighetsägare till fastigheter intill eller strax intill planområdet som är sakägare då dessa är direkt berörda. Vid ett överklagande av en detaljplan kan dock prövande instans, exempelvis mark- och miljödomstolen, komma fram till att även fastighetsägare till fastigheter längre bort ska räknas som sakägare.

Huruvida länsstyrelsen ska pröva om aktuell detaljplan bidrar till att uppfylla trafikbullenförordningen för befintlig bebyggelse eller inte är inte en fråga för kommunen.

Teknisk försörjning

Stockholm Exergi framför att planens genomförande medför att befintlig fjärrvärmeledning behöver flyttas samt att detta utreds i pågående ledningssamordning.

Ellevio önskar ett så kallat u-område för ett befintligt kabelstråk i den södra delen av kvartersmarken för bostäder. Ellevio önskar tidig information om effektuppgifter för ny bebyggelse och för byggkraft. Ellevio framför att åtgärder i befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Skanova önskar att markförlagda teleanläggningar behålls så långt som möjligt i nuvarande läge. Om åtgärder ska göras ska den som initierar åtgärden även bekosta dem.

Stockholm Vatten och Avfall framför att deras samrådsyttrande gällande vattentryck, restriktioner, VA-anslutning och ledningsomläggning fortfarande är gällande.

En privatperson framför att vatten- och avloppsnätet inte är dimensionerat för de tillkommande bostäderna samt att en plan för dagvattenhantering saknas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm Exergis synpunkt angående fjärrvärmeledningen har behandlats i utförd ledningssamordning.

Ett markreservat (u-område) för kablar införs på plankartan i enlighet med Ellevios önskemål. Ellevios övriga synpunkter har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för detaljplanens genomförande.

Skanovas synpunkt har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för detaljplanens genomförande.

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkt har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för detaljplanens genomförande.

Det finns inga uppgifter om att vatten- och avloppsnätet inte skulle vara dimensionerat för de tillkommande bostäderna.

En plan för dagvattenhantering inom och strax utanför planområdet finns, se dagvattenutredningar tillhörande detaljplanen.

Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför vikten av att följa stadens riktlinjer för avfallshantering för att säkerställa att det går att tömma föreslagna botten tömmande behållare liksom vid planering för återvinningsrum. SVOA informerar om att skolan och förskolan måste ha en typgodkänd fettavskiljare liksom kring riktlinjer för slangdragning. Vidare informerar SVOA om att det vid nybyggnation av flerbostadshus ska system för insamling av grovavfall finnas. SVOA informerar även om riktlinjer för angorings- och vändplatser för fordon som hämtar avfall.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter gällande avfallshantering har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för utformning av gatan liksom till berörda byggaktörer.

Genomförande

Trafikförvaltningen framför att byggnation i nära anslutning till spårområdet kan kräva avtal gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning. Avtal ska avtalen tecknas före planens antagande. Behovet av sådana avtal kan först utredas efter att en anmälan har inkommit till Trafikförvaltningen. Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken ska skickas in till Trafikförvaltningen i god tid.

Några närboende önskar att kommunen börjar med att bygga Lingvägens förlängning så att inte byggtrafik belastar Kvickensvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikförvaltningens synpunkt angående avtal för genomförande har framförts till exploateringskontoret liksom till berörd byggaktör.

Närboendes önskemål om vilken ordning planområdet ska byggas i ut har framförts till exploateringskontoret som ansvarar för planeringen av detaljplanens genomförande.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Bygg inte mer i Hökarängen
- Lagg ner planförslaget
- Minska exploateringens storlek
- Satsa pengarna på sjukvården istället
- Förläng inte Lingvägen
- Förläng Lingvägen men gör den inte till en genomfartsgata
- Dra Lingvägen via Kvickensvägen
- Bygg en gata från Farstavägen som angör skola och bostadshus men som inte ansluter till befintliga Lingvägen

- Bygg bostadshusen och skolan men inte Lingvägens förlängning
- Låt buss gå på Lingvägen
- Låt inte buss gå på Lingvägen
- Placera inte gatan nära skolan och de nya bostäderna
- Utforma gator där busstrafik ska gå med den bredd som regionens riktlinjer för gator för busstrafik anger
- Behåll möjligheten att cykla och gå utan att korsa trafikerade vägar
- Ordna plats för hämtning och lämning av skolbarn på Lingvägen istället för Kvickensvägen
- Öka parkeringstalet
- Låt hastigheten på den nya gatan vara högst 20 km/h
- Utred trafikpåverkan mer och över ett större område
- Anlägg ett ljus- och ljudsignalreglerat övergångsställe på Lingvägens slut
- Bygg gupp på befintliga sträckan av Lingvägen genom Hökarängen
- Försämra inte trafiksäkerheten och öka inte bullret och avgaserna i närområdet
- Bygg slutna kvarter
- Sänk punkthusen och gör dem smalare
- Höj punkthusen
- Låt inte punkthusen skugga skolgården och husen på Kvickensvägen
- Bygg radhus istället för flerbostadshus
- Bygg inte i skogsområdet
- Ta bättre hänsyn till naturen
- Bygg förskolan närmare Lingvägen
- Sätt upp bullerplank mellan bostäderna och skolan liksom förskolan
- Presentera en strategi för hur ekologiska samband i Farsta ska bevaras och främjas över tid
- Planlägg en yta angränsande planområdet som park
- Inför åtgärder för att inte försämra för groddjur
- Bygg en grön bro/ekodukt över Nynäsvägen
- Höj kvaliteten i angränsande parker
- Ändra placering och utformning av förskolan för att ge en större del av gården bättre ljudnivåer
- Komplettera plankartan med information om vilken del av skolgården som ska klara respektive bullerriktvärde
- Beräkna buller för skol- och förskolegården mellan klockan 7-17 istället för att som nu med hela dygnet
- Uppdatera avsnittet om buller i planbeskrivningen så att buller från väg- respektive spårtrafik beskrivs var för sig
- Uppdatera planbeskrivningen med att bullrande underhållsarbeten på spåret kan förekomma
- Ta fram en utredning för stömljud och komfortvibrationer
- Beskriv översiktligt vad för farligt gods som transporteras på Lingvägen och hur ofta

- Utred vindförhållanden i förhållande till luftföroreningar och partiklar
- Komplettera plankartan med avsatt yta eller den fördröjningsvolym som krävs för att inte påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten
- Lägg större vikt vid det som beskrivs i barnkonsekvensanalysen
- Bygg inte nya skolbyggnader på befintlig skolgård
- Bygg inte ut Kvickenstorpsskolan
- Använd hela planområdet till skolan
- Låt skolan fortsatt omges av grönska och träd
- Planera för 30 kvadratmeter friyta per barn
- Bygg en mindre skola på en annan plats i området
- Bygg inte förskolan
- Redogör i planbeskrivningen vilken typ av ventilationssystem som kommer att användas för skollokaler respektive för bostäder

Synpunkter inkomna under granskning

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa avseende buller.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen har inte säkerställt dagvattenhanteringen i plankartan. Planbestämmelsen om maximal hårdgörningsgrad relaterar inte till det behov av yta eller fördröjning som behövs för att nå tillräcklig reduktion av föroreningar. Kartan behöver kompletteras med avsatt yta eller den fördröjningsvolym som krävs för att inte planens genomförande ska påverka möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Buller

Det burspråk som föreslås skärmar av en liten del av fasaden så att vädringsfönster klarar ekvivalent ljudnivå 55 dBA för ljuddämpad sida. Länsstyrelsen anser att ett burspråks funktion ska vara att skärma av större delar av en ljuddämpad fasad och inte enbart utanför ett vädringsfönster. Det ska vara möjligt att öppna fler fönster som klarar bullernivåer mot den ljuddämpade sidan än ett enda vädringsfönster. Utformningen av förslaget behöver ses över så att bullerförordningens krav på ljuddämpad sida kan klaras.

Trots förslag på bulleravskärmning för förskolegården får den en begränsad del som klarar bullerriktvärden på 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Utformning och placering av förskolan behöver ses över för att få till en bättre ljudmiljö utomhus. Vidare behöver föreslagna bullerskärmar säkerställas med planbestämmelser. Bestämmelsen ska reglera att skärmar uppförs samt dess minsta höjd och längd.

Trafikverket
Ingen erinran.

Swedavia
Ingen erinran.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikering

I planen beskrivs att höjd tas för eventuell framtida trafikering med buss längs Lingvägens förlängning. Gator där busstrafik ska framföras ska utformas enligt Region Stockholms riktlinjer för utformning av gator för busstrafik. I planen beskrivs hur körbanans totala bredd huvudsakligen är 6,5 meter. Enligt riktlinjerna ska körfältsbredden vara minst 3,5 meter.

Buller och vibrationer

Resultaten från trafikbullerutredningen saknas i planbeskrivningen. Istället hänvisas till stadens bullerkarta som visar nutida trafik. Bullerutredningen och beskrivningen ska avse den framtida situationen. Trafikförvaltningen ser gärna att avsnittet i planbeskrivningen som behandlar buller uppdateras så att buller från väg- respektive spårtrafik beskrivs var för sig.

Underhållsarbeten, såsom spårslipning och spårriktning, kan alstra högre ljudnivåer än trafikbullret. Detta ljud är sällanförkommande men bör ändå beskrivas i planbeskrivningen.

Genomförande

Byggnation i nära anslutning till spårområdet kan kräva avtal gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning. Om detta blir aktuellt ska avtalen tecknas före planens antagande. Behovet av sådana avtal kan först utredas efter att en anmälan har inkommit till Trafikförvaltningen. Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken ska skickas in till Trafikförvaltningen i god tid innan byggnationerna påbörjas.

Storstockholms brandförsvär
Ingen erinran.

Stockholm Exergi

Planens genomförande medför att befintlig fjärrvärmeledning behöver flyttas. Detta utreds i pågående ledningssamordning. I övrigt inget att erinra.

Ellevio AB

I den sydöstra delen av kvartersmarken för bostäder, intill befintlig gång- och cykelväg, finns behov av u-område för ett befintligt kabelstråk. Ellevios områdesansvarig önskar tidig information om effektoppgifter för såväl ny bebyggelse som byggkraft. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Dessa önskas så långt som möjligt behållas i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader vid flytt. Om åtgärder ska göras förutsätts att den som initierar åtgärden även bekostar den.

Stockholm Vatten och Avfall*Vatten och avlopp*

Samrådsyttrande gällande vattentryck, restriktioner, VA-anslutning och ledningsomläggning är fortfarande gällande.

Dagvattenhantering

I samrådet informerades om att planområdet i dagsläget avvattnat mot ledningsnät med kapacitetsbrist och att det innebär skäl för ytterligare fördröjningsbehov. I framtagna dagvattenutredningar har inte detta tagits i beaktning. I utredningen för allmän platsmark framgår att ingen information gällande ledningsnätets kapacitet har tilldelats. Detta bör tas i beaktning innan detaljplanen antas.

Det är viktigt att vidare utredning och detaljprojektering ser över hur diket kan gå runt tillkommande nätstation för att undvika skada vid nederbörd.

Det förutsätts att planerade åtgärder i dagvattenutredningen efterföljs så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Hänsyn till höjdsättning bör tas i beaktning under genomförande av planen. Behov finns av framtagande av skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Avfall

Vid tömning av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa att detta går att genomföra enligt stadens riktlinjer *Projektera och bygg för god avfallshantering*. Vid fortsatt planering för återvinningsrum är det viktigt att följa riktlinjerna.

Skolan och förskolan, som är verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller, måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad. En kombinerad matavfallstank och fettavskiljare rekommenderas. Slangdragning mellan kopplingspunkt och hämtfordon bör vara så kort som möjligt, helst inte över tio meter.

Vid nybyggnation av flerbostadshus ska system för insamling av grovavfall finnas. Det är som fastighetsägare inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för ändamålet. Hämtning från fastigheten ska ske minst två gånger per år.

Det är viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen. Angöringsplatserna ska vara anordnade så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik. En vändplan ska ha en radie om nio meter för att undvika backning och inte begränsa framkomligheten. Då förskolan ligger i anslutning till en vändplan bör den utformas så att sopbilen kan köra runt utan att backa.

Lantmäterimyndigheten
Ingen erinran.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget. De miljö- och hälsofrågor som nämnden haft synpunkter på har till stor del utretts och redovisats i planhandlingarna.

Förskolans placering har inte justerats utifrån det skyfallsstråk som löper genom gårdens västra del och att spridningsanalysen visar att ekologiska samband inte påverkas påtagligt av vald lokalisering. Ljudnivåer på gården beräknas bli acceptabla med trafikdämpande åtgärder på Lingvägen och genomsiktliga bullerskärmar. Nämnden godtar dessa motiveringar till förskolans placering.

Nämnden instämmer med spridningsanalysens slutsats att planen har en negativ påverkan på främst eksambanden, men att de på en övergripande nivå inte är betydande. Det finns dock ett fortsatt behov av att stadsbyggnadskontoret har en tydligare strategi för hur ekologiska samband i Farsta ska bevaras och främjas över tid. Flertalet planarbeten pågår i Farsta som var för sig inte har en betydande påverkan på spridningssambanden men som tillsammans får en mer svårblickbar kumulativ påverkan.

Området norr om förskolan är del av det försvagade ekologiska sambandet mellan Fagersjö och Skönstaholm. En syntesanalys över söderorts gröna infrastruktur som miljöförvaltningen utförde 2018 rekommenderar att sambandet i det här området värnas och förstärks med plantering av tall, gran och ek på öppna områden. Det

är av vikt att arbete med föreslagna ekologiska förstärkningar på Skönstaholmsfältet konkretiseras och fortsätter.

Bullerutredningen för skol- och förskolegård har räknat på dygnsekvivalenta ljudnivåer, och inte ekvivalent ljudnivå dagtid (klockan 06-18) vilket staden och Boverket tillämpar som riktvärde. I och med att planen föreslår ett genomfartsförbud på Lingvägen klockan 7-17 kommer trafikflödet och bullret från Lingvägen vara lägre än vad som framgår av bullerutredningen.

Planbestämmelsen om stomljud bör ändras. Trafikverket, liksom staden, har valt att tillämpa riktvärdet 32 dBA maximalnivå (FAST) istället för det tidigare riktvärdet 30 dBA (slow).

Nämnden föreslår att granulat används istället för konstgräs över makadammagasin, vilket föreslås i dagvattenutredningen för skola och förskola, för att undvika spridning av mikroplaster.

Kulturförvaltningen
Ingen erinran.

Utbildningsförvaltningen
Detaljplanen tillför inga ytterligare bostäder utöver de som programmet för Tyngdpunkt Farsta omfattar, vilket innebär att inga ytterligare skolplatser utöver de som nu planeras, behövs.

De behov som finns för skolans utbyggnad är tillgodosedda i planförslaget. Det är positivt att gestaltning av den nya skolbyggnaden inte regleras detaljerat i planbestämmelserna, vilket innebär större flexibilitet och kostnadseffektivitet.

Förvaltningen är positiv till att Kvickensvägens vändplan föreslås som plats för lämning och hämtning av barn med bil, även om staden inte planerar för att detta ska ske. Förvaltningen är även positiv till planerade åtgärder i form av avsmalningar och busskuddar på Lingvägen.

SISAB skolfastigheter i Stockholm AB

Ett S saknas inom byggrätt för förskola. I planbeskrivningen saknas information om att det finns flera alléer på skolgården och att en av dessa måste tas bort för att ge plats åt den nya byggnaden.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om att bostadshusen bör sänkas. Rådet är positivt till att länkbyggnaderna mellan punkthusen försvunnit och till utformningen av gatan med busskuddar och förbud för genomfart under rusningstrafik.

Stockholms Naturskyddsförening

Kommunen bör i första hand bebygga Farstas parkeringsplatser innan skog med höga sociala värden tas i anspråk. Exploateringen exploatering påverkar denna skog klart negativt. Många förskolor uppskattar skogen. Att redan bebygga hårdgjord mark ligger i linje med vad miljöbalken och Stockholms miljöprogram anger. Att bebygga skogsmark med höga sociala värden när det finns stora parkeringsytor några hundra meter bort är inte hållbart. Att koppla ihop Farsta och Hökarängen kan inte vara viktigare än att först bebygga dessa stora parkeringar.

Föreslagen bebyggelse innebär att naturmark försvinner, vilket inte är gynnsamt då platsen ligger i en spridningskorridor. Det är problematiskt att spridningssamband försvagas då platsen utgör en redan svag länk i öst-västlig riktning

Det framgår inte tydligt vilka träd skyddsvärda träd/särskilt skyddsvärda träd som kommer att avverkas, vilket är en klar brist. De råd som konsulten ger på sidan 20 bör kommunen följa.

Förslaget bör revideras för att ytterligare minimera sin påverkan. Finns någon mindre värdefull yta i närheten att ta i anspråk? När föreningen pratar med boende har de ibland konstruktiva förslag som är värda att lyssna på. Så kan det vara i även detta fall. Föreningen är väl medveten om att många boende är engagerade i denna planprocess.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

SS, boende Lingvägen

Ingenstans i Stockholm byggs det så mycket som i Hökarängen. Ett 15-tal hus har byggs här de senaste två-tre åren. Varje dag i över ett års tid vaknar man av maskiner i slutet av Lingvägen. Det har dragit ut på tiden. Ingen vill ha förlängningen av vägen, men ändå ska den göras. Varför? Husen byggs i värdefull skog. Jag förstår att hus behöver byggas, men lyssna också på dem som bor i området. Hökarängen är fullt. Att dra en ny gata förbi en skola med ett 1000-tal elever strider mot stadens egna riktlinjer. Varför? Jag är trött och ledsen över stadens sätt att fullständigt köra över invånarna.

LM, boende Lingvägen

Det bästa förslaget är att bygga Lingvägen fram till Farstavägen med att stänga av den på mitten för biltrafik, med två vändplaner. Då når man skolan och bostäderna från båda håll och slipper samtidigt genomfartstrafiken.

KN och MA, boende Kvickensvägen

Vi är emot förlängningen av Lingvägen. Den ökar trafiken utanför vår bostad och påverkar värdet på den. Den medför extra trafik vid Kvickenstorpsskolan. Det är trafikfarligt för barnen med en genomfartsled så nära och bidrar till ökade ljudnivåer. Bygg en parkering längs Lingvägen så att det blir enklare att parkera och lämna barn vid skolan. Bygg inte en genomfartsled. Området är perfekt för oss småbarnsföräldrar. Barn kan gå och cykla. Skapa inte en trafikfara för dem och förstår inte våra promenadstråk. Många kör redan över nuvarande hastighetsbegränsning utanför vår bostad. Med en genomfartsled blir det ännu värre. Kvickensvägen är smal och vid möte mellan bilar behöver en vänta på att den andra kör förbi. Det kommer att skapa långa köer om vägen blir genomfart. Det kommer inte hjälpa framkomligheten.

MR, boende Lingvägen

Jag motsätter mig öppning för genomfartstrafik på Lingvägen. Det är obegripligt och ologiskt att föreslå genomfart i bostadsområden. Genomfartstrafik leder till ökad bilism, vilket under lång tid har debatterats för att minskas. Längs Lingvägen har många bostäder byggts de senaste åren, vilket innebär fler människor i området liksom fler barn. Även ett stort dagis har byggts vid Lingvägen. Varför ska dessa barn utsättas för biltrafik? Barn och föräldrar riskerar att bli påkörda och utsättas för avgaser och buller, vilket innebär ohälsa. Längs Lingvägens sträckning kommer även skolan att byggas ut. Det är en gåta varför man vill ha biltrafik i anslutning till skolan och förskolan. Även dessa barn kommer utsättas för trafikfara, avgaser och buller. Vid skolan kommer även de som cyklar till och från den att behöva passera över gatan.

Om Lingvägen blir genomfartsgata kommer bilar vid köbildning på Nynäsvägen att köra genom Tallkrogen och Gubbängen för att smita via Lingvägen. Det bidrar till ökad trafik längs hela Lingvägen. Trafikskyltar om förbjuden genomfartstrafik kommer inte att ha någon effekt.

Vi som bor längs Lingvägen har alltid varit hänvisade till Örbyleden och Nynäsvägen för att åka bil till Farsta. Det har fungerat utmärkt. Oftast behövs ingen bil då det är promenadavstånd till Farsta. Det finns även möjlighet att cykla eller åka tunnelbana om man inte vill gå. Att öppna för genomfart ger ingen vinning för boende på Lingvägen. Tidsvinsten skulle möjligen vara max fem minuter till Farsta, jämfört med vägen via Örbyleden och Nynäsvägen. Nackdelarna med genomfartstrafik är många fler och allvarligare än tidsvinsten som uppstår. Genomfartstrafik är inte försvarbart.

Det är vårt ansvar att visa hur vi vill ha infrastrukturen i framtiden, i ett långsiktigt perspektiv. Bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik. Det ska vara lätt att ta sig fram på gång- och cykelvägar. Erbjud cykelpooler där man har låna/hyra cyklar och

lådcyklar. Det måste finnas grönområden utan bilar och där människor kan finna lugn och återhämtning och där barn kan leka utan att bilar kommer farandes. Det måste finnas områden där skolor, dagis och lekparkar inte har bilar i direkt anslutning så att barn kan vara trygga i sin närmiljö. Inga farthinder eller hastighetsbegränsningar kan skapa detta. Det måste vara begränsat hur mycket bilar som ska finnas där människor bor, tar sig till dagis/skola/arbete, leker eller på annat sätt tillbringar tid.

Inget motiverar en ökad biltrafik på Lingvägen, förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. Bostadsområden gynnas inte av genomfartstrafik. Hur kan genomfartstrafik och uppmuntran till ökat bilåkande bidra till en hållbar stad? Var finns tanken på miljön i detta förslag?

ÅC, boende Lingvägen

Jag invänder på förlängningen av Lingvägen och utbyggnadsplanen för Kvickenstorpsskolan. Det går helt tvärs emot barns behov i området. Det är inte rätt att dra en bilväg runt en skolgård med bara några meters mellanrum. Utbyggnaden och det ökade elevantalet kräver att gräsområdet runt skolan bevaras och kanske rent av används för utbyggnaden. Redan idag, men hälften av elevantalet, är skolgården för liten. Min son och hans vänner i lågstadiet använder gräsmattan bakom gymnastiksalen för fotboll då skolgården är för liten. Hur blir det när barnen blir dubbelt så många, en väg går längs skolans två sidor och en del av skolgården bebyggs med ytterligare en byggnad? Kvickenstorpsskolans gård måste vara en av de mindre i stan redan. Situationen för eleverna kommer inte bli bra med utbyggnationen och med vägen. För barnens bästa ber jag er att tänka om. Om en väg till skolan behövs kan en infart byggas från Farstavägen, utan att fortsätta runt hela skolan. Om skolan behöver byggas ut, använd gräsytan och cykelbanorna runt skolan till detta.

Våra skolbarn ska inte förvaras på trånga ytor med biltrafik nära under skoltid. Vi måste möjliggöra lek och rörelse. Enligt Boverket ska måttet på friytan vara 30 kvadratmeter per barn i grundskolan och att den totala storleken på friytan minst för vara 3 000 kvadratmeter. Det kan rimligtvis inte uppfyllas med nuvarande plan. Den fördel som vägens förlängning ger bilister kan inte mätas sig med de negativa konsekvenserna för skolans barn. Snälla, tänk om.

JL, boende Lingvägen

Jag motsätter mig öppningen för genomfartstrafik på Lingvägen. Det är obegripligt och ologiskt att föreslå genomfartstrafik i bostadsområden. Genomfartstrafik leder till ökad bilism, vilket under lång tid har debatterats för att minskas. Längs Lingvägen har många bostäder byggts de senaste åren, vilket innebär fler människor i området liksom fler barn. Även ett stort dagis har

byggts. Varför ska dessa barn utsättas för biltrafik? Barn och föräldrar riskerar att bli påkörda och utsättas för avgaser och buller, vilket innebär ohälsa. Längs Lingvägens sträckning kommer även skolan att byggas ut. Det är en gåta varför man vill ha biltrafik i anslutning till skolan och förskolan. Även dessa barn kommer utsättas för trafikfara, avgaser och buller. Vid skolan kommer även de som cyklar till och från den att behöva passera över gatan.

Om Lingvägen blir genomfartsgata kommer bilar vid köbildning på Nynäsvägen att köra genom Tallkrogen och Gubbängen för att smita via Lingvägen. Det bidrar till ökad trafik längs hela Lingvägen. Trafikskyltar om förbjuden genomfartstrafik kommer inte att ha någon effekt.

Vi som bor längs Lingvägen har alltid varit hänvisade till Örbyleden och Nynäsvägen för att åka bil till Farsta. Det har fungerat utmärkt. Oftast behövs ingen bil då det är promenadavstånd till Farsta. Det finns även möjlighet att cykla eller åka tunnelbana om man inte vill gå. Att öppna för genomfart ger ingen vinning för boende på Lingvägen. Tidsvinsten skulle möjligen vara max fem minuter till Farsta, jämfört med vägen via Örbyleden och Nynäsvägen. Nackdelarna med genomfartstrafik är många fler och allvarligare än tidsvinsten som uppstår. Genomfartstrafik är inte försvarbart.

Det är vårt ansvar att visa hur vi vill ha infrastrukturen i framtiden, i ett långsiktigt perspektiv. Bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik. Det ska vara lätt att ta sig fram på gång- och cykelvägar. Erbjud cykelpooler där man har låna/hyra cyklar och lådcyklar. Det måste finnas grönområden utan bilar och där människor kan finna lugn och återhämtning och där barn kan leka utan att bilar kommer farandes. Det måste finnas områden där skolor, dagis och lekparker inte har bilar i direkt anslutning så att barn kan vara trygga i sin närmiljö. Inga farthinder eller hastighetsbegränsningar kan skapa detta. Det måste vara begränsat hur mycket bilar som ska finnas där människor bor, tar sig till dagis/skola/arbete, leker eller på annat sätt tillbringar tid.

Inget motiverar en ökad biltrafik på Lingvägen, förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. Bostadsområden gynnas inte av genomfartstrafik. Hur kan genomfartstrafik och uppmuntran till ökat bilåkande bidra till en hållbar stad? Var finns tanken på miljön i detta förslag?

HR, boende Lingvägen

Jag motsätter mig öppningen för genomfartstrafik på Lingvägen. Det är obegripligt och ologiskt att föreslå genomfartstrafik i bostadsområden. Genomfartstrafik leder till ökad bilism, vilket under lång tid har debatterats för att minskas. Längs Lingvägen har många bostäder byggts de senaste åren, vilket innebär fler människor i området liksom fler barn. Även ett stort dagis har

byggts. Varför ska dessa barn utsättas för biltrafik? Barn och föräldrar riskerar att bli påkörda och utsättas för avgaser och buller, vilket innebär ohälsa. Längs Lingvägens sträckning kommer även skolan att byggas ut. Det är en gåta varför man vill ha biltrafik i anslutning till skolan och förskolan. Även dessa barn kommer utsättas för trafikfara, avgaser och buller. Vid skolan kommer även de som cyklar till och från den att behöva passera över gatan.

Om Lingvägen blir genomfartsgata kommer bilar vid köbildning på Nynäsvägen att köra genom Tallkrogen och Gubbängen för att smita via Lingvägen. Det bidrar till ökad trafik längs hela Lingvägen. Trafikskyltar om förbjuden genomfartstrafik kommer inte att ha någon effekt.

Vi som bor längs Lingvägen har alltid varit hänvisade till Örbyleden och Nynäsvägen för att åka bil till Farsta. Det har fungerat utmärkt. Oftast behövs ingen bil då det är promenadavstånd till Farsta. Det finns även möjlighet att cykla eller åka tunnelbana om man inte vill gå. Att öppna för genomfart ger ingen vinning för boende på Lingvägen. Tidsvinsten skulle möjligen vara max fem minuter till Farsta, jämfört med vägen via Örbyleden och Nynäsvägen. Nackdelarna med genomfartstrafik är många fler och allvarligare än tidsvinsten som uppstår. Genomfartstrafik är inte försvarbart.

Det är vårt ansvar att visa hur vi vill ha infrastrukturen i framtiden, i ett långsiktigt perspektiv. Bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik. Det ska vara lätt att ta sig fram på gång- och cykelvägar. Erbjud cykelpooler där man har låna/hyra cyklar och lådcyklar. Det måste finnas grönområden utan bilar och där människor kan finna lugn och återhämtning och där barn kan leka utan att bilar kommer farandes. Det måste finnas områden där skolor, dagis och lekparkar inte har bilar i direkt anslutning så att barn kan vara trygga i sin närmiljö. Inga farthinder eller hastighetsbegränsningar kan skapa detta. Det måste vara begränsat hur mycket bilar som ska finnas där människor bor, tar sig till dagis/skola/arbete, leker eller på annat sätt tillbringar tid.

Inget motiverar en ökad biltrafik på Lingvägen, förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. Bostadsområden gynnas inte av genomfartstrafik. Hur kan genomfartstrafik och uppmuntran till ökat bilåkande bidra till en hållbar stad? Var finns tanken på miljön i detta förslag?

TI, boende Lingvägen

Jag motsätter mig planförslaget och yrkar att ursprunglig markanvändning behålls. Det är viktigt att bevara naturmark för ett hållbart samhälle, det vill säga att möjlighet till grundvattenbildning, biologisk mångfald och rekreationsmöjligheter finns i närområdet. I närområdet har redan en omfattande exploaterings skett. Flera fastigheter, bostäder och förskola har

uppförts. Nuvarande planförslag motsvarar inte kraven på ett klimatneutralt samhälle, utan bidrar till ytterligare koldioxidutsläpp. Omfattande sprängningsarbeten krävs för bostäderna. Förutom att sänka koldioxid ger vegetationen renare luft. Det visar ett flertal vetenskapliga artiklar. Planområdet är ett grönområde som används som "uterum" för närboende, speciellt under vår och sommar. Det är viktigt för dem som inte har fritidshus. Genom att använda det lokala grönområdet undviker man att ta bilen till ett naturområde. Grönområdet nyttjas dagligen av områdets barn.

Det saknas planering av områdets infrastruktur. VA-nätet är inte dimensionerat för de tillkommande 160 bostäderna. Plan för dagvattenhantering saknas. I området finns grodor som är skyddsvärda. Det är av yttersta vikt att ovan synpunkter beaktas.

BN, boende Lingvägen

Jag har bott i området sedan 1964 och är väl förtrogen med det. Jag har evidensbaserad kunskap som är värd att lyssna till innan ett förhastat beslut tas. Vid tidigare förslag att förlänga Lingvägen har det stoppas av en samlad opinion. Groddjurens habitat har då behandlats mer aktsamt än människans. Jag inser att ett skriande behov av nya bostäder väger tungt, men inte till vilket pris som helst. Alltför ofta har en pressad målsättning drabbat viktiga konsekvensanalyser.

Trafiksäkerhet

I planen konstateras att trafiksäkerheten påverkas negativt och att genomfartstrafik kommer att förbjudas vissa tider för att skydda elever. Vad görs för att skydda oss boende längs vägen under övrig tid? Trafikintensiteten avtar inte för att skoleleverna gått hem. Under tiden jag har bott här har hastighetsbegränsningen på 30 km/h sällan efterlevts. Det normala är 40-50 km/h, vilket utgör en fara för lekande barn när de ibland springer ut bland de parkerade bilarna. En ny förskola där föräldrar hämtar sina barn med bil förstärker risken. Problemet kvarstår även med fartdämpare som busskuddar och avsmalningar. Många bilister tar igen tappad fart genom att accelerera mellan farthindren.

Ljudnivå

De bullerskydd som införs för de nya husen är bra för de boende där, men vad görs för övriga boende längs Lingvägen? Är 82 dBA godkänt för dem enligt trafikbullerförordningen? Hur högt blir ljudet när en buss eller lastbil accelererar uppför backen norr om skolan? 90 dBA? Vad görs för oss som sover med öppet fönster sommartid?

Vägnätet

Planens syfte "att stärka kopplingen mellan Farsta och Hökarängen och göra vägnätet mindre sårbart" finner jag märklig. Det har aldrig varit ett problem att åka till Farsta med bilen. Resan tar drygt fem

minuter. I ett samhälle där cyklister och fotgängare prioriteras alltmer planeras en vägöppning som enbart fokuserar på bilister. Målsättningen ”att göra vägnätet mindre sårbart” klingar falskt för oss som dagligen trafikerar Lingvägen med bil. Vid utfarten till Örbyleden finns en flaskhals som kommer att drabbas hårt av ett intensivare trafikflöde. Fler fordon som ska passera flaskhalsen ger negativa konsekvenser och gör vägnätet ytterst sårbart.

Hälsa

Vi möts dagligen av forskningsrapporter om värdet av grönområden och människans rötter i savannen. Det är då verklighetsfrämmande att sträva efter förtätning av samhällen och presentera det som något eftersträvansvärt. Förlängningen av Lingvägen med ökad genomfartstrafik ökar utsläppen av hälsofarliga avgaser. Redan nu har vi ett hälsoproblem med radon i flera av de äldre fastigheterna. Det är en skadlig gas som förstärks med fordonens avgaser och kan generera allvarliga konsekvenser för boende längs Lingvägen. Det är ett högt pris att betala för planens genomförande.

Slutsats

Bygg de tre punkthusen och ny skolbyggnad, men avstå från det illa genomtänkta förslaget att öppna Lingvägen för genomfartstrafik.

MG och FL, boende Lesjöforsgränd

Barnen går i Samsö förskola och på Kvickentorpsskolan. Familjen bor i närområdet. Känner stark ovilja att få trafik och avgaser så nära barnens utemiljö. Ser bara negativt på ökade halter av utsläpp, ljudnivå samt den direkta faran att ha bilar så nära inpå. Skolgården idag är inte inspirerande men de har åtminstone yta vilket även den ska minskas med fler barn per kvadratmeter. Beklagligt att man inte ser till barnens bästa utan driver ekonomisk vinst och att få in ännu fler hyresbetalande boende istället för att rusta upp och ta hand om park och natur som redan är bristvara i området.

JK, KN, MA, DK, ÅK, PW, ZL, JB, KW, boende Kvickensvägen

Vi har ånyo sammanställt de synpunkter och invändningar som vi på Kvickensvägen (och Lesjöforsgränd) har.

Tillgång till solljus och områdets topografi

Husen på Kvickensvägen är byggda i en svacka nedanför Kvickentorpsskolan. Redan idag försämras ljusförhållanden på uteplatserna och tillgången till solljus minskas då växtlighet inte beskärs i anslutning till skolan och skolgården. De föreslagna 10-våningshusen samt ytterligare en våning på skolbyggnaden innebär att all eftermiddags- och kvällssol försvinner för boende längs Kvickensvägen samt att vi överlag får mindre ljus. Detta är inte acceptabelt då försämrade ljusförhållanden påverkar väldigt negativt, både ur boendes perspektiv såväl som i livskvalitet. Indirekt sänker det husens värde och kan innebära merkostnader för

underhåll och reparation då husens fasader kan påverkas av ökad fukt. Bygg hus som tar in helheten och som inte skuggar boende nedanför skolan. Tre höghus med 10-11 våningar passar inte in i området med radhus och lägre punkthus. Höghusen bör samlas intill varandra i Farsta runt centrum där stadsmiljön inbjuder till det, inte utspridda en här och en där. Lägre hus gör planen mer acceptabel utifrån ett ljusförhållandeperspektiv.

Trafiksäkerhet och nya förskolan

Vi på Kvickensvägen har länge påpekat rådande trafikförhållanden och trafiksäkerhet. Vi har pratat med polis om mätningar, efterfrågat fartgupp eller liknande för att minimera risken för boende och andra. Vägen korsas frekvent av barn och barnfamiljer på väg till och från skola och förskola. Gatan är smal och hårt trafikerat med föräldrar som hämtar och lämnar barn på skolan, varutransporter, sopbilar med mera. Parkerade bilar vid gatans början skymmer sikten. Barn springer ut mellan dessa. Fordon kan inte mötas och kör ibland upp på trottoaren vid möte, bara någon meter från ytterdörren. Om trafiken ökar blir trafikfaran på Kvickensvägen större och skolvägen mer osäker. Led om trafiken till den nya infarten och öka säkerheten på Kvickensvägen.

Angöringsplats för förskolan måste ske vid Lingvägen 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 förskolan, annars blir trafikförhållandet ännu värre då den nya förskolan ska ha plats för cirka 144 barn. Skylta så att skolans och förskolans infart är via Farstavägen-Lingvägen och inte som i dag via Kvickensvägen. Räddningstjänsten kan då enkelt komma fram via Lingvägen.

Nya förskolans läge

Förskolan placeras för nära bostadshusen i slutet på Kvickensvägen. Vårt krav är att den byggs närmare Lingvägen för att minimera risk för hög ljudnivå samt skuggning. Varför planeras tre plan? Två plan bör räcka för en god arbetsmiljö och för barnens säkerhet. Sätt upp bullerplank mellan skolgården och bostadshusen för att minska ljudnivån. Många arbetar hemma nu och berörs av för hög ljudnivå.

Bullerplank behövs

Bullerplank bör sättas upp mellan förskolan och bostäderna på Kvickensvägen så att det skyddar från höga ljud och buller från förskolan och trafiken på Lingvägen.

Börja med vägomledningen, tack!

Vi önskar att ni börjar med att bygga den nya vägen så att inte byggtrafiken belastar Kvickensvägen.

Trafikomledning via Lingvägen

Vi önskar att den nya vägsträckningen trafikeras med bussar för att knyta ihop området med Hökarängen/tunnelbanan samt för tillgängligheten för boende och skolelever. Utryckningsväg för räddningsfordon kommer att förkortas. Vid förskolan kan brandbilen ställa upp på den nya vändplanen eller på nya parkeringen som enkelt nås direkt från brandstationen raka vägen via Lingvägen. Den ska inte ställa upp på Kvickensvägens vändplats. Det blir en omväg för brandbilarna samt är en trång gata.

BL, fastighetsägare Farinet 1

Den del av förslaget som innebär genomfartstrafik på Lingvägen ogillas. Boende vid Lingvägen har idag utöver tunnelbanan en lugn och trygg miljö som lämpar sig väl för bostäder och skola. Genomfartstrafik ändrar situationen till det sämre både för personer som idag bor på Lingvägen samt de personer som kommer att bo i de nya husen, liksom för skolan och skolbarnen. Jag har tidigare avstått mark, efter stadens önskemål, för anläggande av separat cykelbana bl.a. Hade jag känt till eller förstått att detta önskemål i själva verket handlade om att utöka bil- eller busstrafik längs med Lingvägen så hade jag inte bidragit med mark.

Övriga**HG, boende Vaniljvägen**

Idén är på det stora hela okej, men anslut inte Lingvägen till Farstavägen. Det kommer bara bli en genomfartsled för stressade människor mellan Farsta och Örbyleden. Det passerar många barn där mellan skolor och förskolor samt är ett mysigt promenadstråk för hundägare och småbarnsföräldrar. Dra inte in massor av biltrafik där tack!

MSB, boende Lingvägen

Att bygga Lingvägen till Farsta har många nackdelar. Redan nu är det hög trafik på vägen. Från brandstationen förbi Kryddgården är det en sträcka där bilar kör i mycket hög hastighet. Med den hastigheten kan barn i husen vid tunnelbanespåret aldrig gå till lekparken själva. Med en genomfart ökar trafiken ytterligare. Det är inte hållbart. Nu kör de flesta körskolor här och svänger runt vid Kryddgården, trots att vägen går över trottoarer där många barn går hem från skolor. Det borde finnas en skylt om att endast boende eller den med något ärende får köra in. Vid Lingvägen 159-167 har det dessutom blivit en vändplan för alla som inte hittar parkering. Det räcker med hög trafikering av lastbilar och med leveranser till Kryddgården och förskolan. Det måste göras hårda väggupp från brandstationen och i täta intervaller för att sänka hastigheten. När den nya cykelbanan gjordes sattes provisoriska väggupp ut. Bilar gasas upp i hög hastighet och tvärnitar vid guppen, för alla är rädda

om sina bilar, men inte om människor och barn som korsar vägen. Minska trafiken, ändra skyltning och sätt ut väggupp snarast innan en olycka händer. Mer trafik ökar olycksrisken.

TR, boende Linköping

Jag motsätter mig öppningen för genomfartstrafik på Lingvägen. Det är obegripligt och ologiskt att föreslå genomfartstrafik i bostadsområden. Med en genomfart ökar antalet bilar och gör bostadsområdet till en mer osäker och mindre hälsosam plats. Under flera år hade bostäder, parklekar och förskolor byggts längs Lingvägen. Därför befinner sig fler människor i området liksom fler barn. Även ett stort dagis har nyligen byggts. Nu ska vägen öppnas för mer trafik förbi denna. Varför ska dessa barn utsättas för biltrafik? Barnen riskerar att bli påkörda och utsätts för avgaser och buller, vilket innebär ohälsa. Varför ska man bygga en bilväg i anslutning till en utbyggd skola och tillhörande ny förskola? Även dessa barn kommer att utsättas för trafikfara, avgaser och buller. Vid skolan kommer även de som cyklar till och från den att behöva passera över gatan.

Om Lingvägen blir genomfartsgata kommer bilar vid köbildning på Nynäsvägen att köra genom Tallkrogen och Gubbängen för att smita via Lingvägen. Det bidrar till ökad trafik längs hela Lingvägen. Trafikskyltar om förbjuden genomfartstrafik kommer inte att ha någon effekt.

Vi som bor längs Lingvägen har alltid varit hänvisade till Örbyleden och Nynäsvägen för att åka bil till Farsta. Det har fungerat utmärkt. Oftast behövs ingen bil då det är promenadavstånd till Farsta. Det finns även möjlighet att cykla eller åka tunnelbana om man inte vill gå. Att öppna för genomfart ger ingen vinning för boende på Lingvägen. Tidsvinsten skulle möjligen vara max fem minuter till Farsta, jämfört med vägen via Örbyleden och Nynäsvägen. Hur kan man anse att denna minimala tidsvinst överväger de nackdelar genomfartstrafik kommer att ge?

Bostadsområden ska vara trygga och fria från genomfartstrafik. Det ska vara lätt att ta sig fram på gång- och cykelvägar och vara säkert för barn att vistas. Det måste finnas grönområden som är befriade från bilar och där människor kan finna lugn och återhämtning. Inga farthinder eller hastighetsbegränsningar kan skapa detta. Det måste vara begränsat hur mycket bilar som ska finnas där människor bor, tar sig till dagis/skola/arbete, leker eller på annat sätt tillbringar tid. Inget motiverar en ökad biltrafik på Lingvägen, förbi ungdomshem, specialboende för synskadade, parklek, förskolor och skola. Bostadsområden gynnas inte av genomfartstrafik. Hur kan genomfartstrafik och uppmuntran till ökat bilåkande bidra till en hållbar stad? Var finns tanken på miljön i detta förslag?

AF, boende Kontoristvägen

Superbra förslag att förlänga Lingvägen. Det öppnar upp för bättre sammanhang mellan stadsrummen.

MLL, boende Lingvägen

På Lingvägen finns ett hyreshus för enbart synskadade där drygt 65 synskadade eller blinda personer bor. Därtill har andra synskadade valt att bosätta sig i Hökarängen där utemiljön är bra för dem. Det går att gå från Hökarängen till Farsta centrum på en gångväg avskild från biltrafik och utan att korsa en enda bilväg. Denna möjlighet och trygghet vill man nu bygga bort. Detta har tidigare framförts men man fortsätter att strunta i synskadades utemiljö. Inte någonstans i förslaget skriver man att möjligheten och tryggheten för synskadade försvinner eller hur man tänker säkerställa att vi fortfarande kan röra oss fritt i området utan fara. Att som blind/gravt synskadad samsas med cyklister på en trottoar bredvid en trafikerad bilgata är inte en trygg trafikmiljö. Färre kommer att våga röra sig själva utomhus. Det leder till ökad isolering och högre ledsagarkostnad för stadsdelen. Jag ser inte heller någon fördel med att bygga ihop Farsta och Hökarängen. Det har varit och kommer fortsätta att vara två områden. Redan nu finns tre möjligheter att köra bil mellan områdena. En fjärde behövs inte, särskilt inte om målet att minska utsläpp kvarstår. Jag tror även att barn trivs bättre på en mindre skola, så det vore bättre att bygga en till mindre skola på en annan plats i området.

PF, boende Kontoristvägen

Jag protesterar å det starkaste mot förlängningen av Lingvägen. Redan idag kör bilister alldeles för fort trots att det är en återvändsgata och det ligger en förskola precis intill. Att öppna för genomfartstrafik leder bara till mer av den varan. Ni vet också att det inte hjälper att sätta låga hastighetsgränser. Det struntar folk blankt i på en sådan avsides gata som Lingvägen är. Nya bostäder och förskola kan byggas utan att Lingvägen är genomfartsled. Jag vill verka för ett samhälle byggt för alla! Värna om fotgängare och cyklister. Det är framtiden. Bygg för dessa grupper istället för motortrafik. Fram för ett klimatsmart samhälle och åsikter om att värna om cyklister som Stockholms stad också uttryckt! Om min röst räknas så blir det ett bestämt nej.

SR och ER, boende Lingvägen

Jag protesterar å det starkaste mot förlängningen av Lingvägen. Redan idag kör bilister alldeles för fort trots att det är en återvändsgata och det ligger en förskola precis intill. Att öppna för genomfartstrafik leder bara till mer motortrafik. Ni vet också att det inte hjälper att sätta låga hastighetsgränser. Det struntar folk blankt i på en sådan avsides gata som Lingvägen är. Nya bostäder och förskola kan byggas utan att Lingvägen är genomfartsled. Det

ryktas om att Lingvägen ska få busstrafik vilket skulle öka trafikfaran och bullret, liksom sänka miljövärdena i luften och stadens miljömål samt minska antalet gatuparkeringar. Jag vill verka för ett samhälle byggt för alla. Vi borde värna mer om fotgängare och cyklister. Det är framtiden. Bygg för dessa grupper i stället för utökad motortrafik. Fram för ett klimatsmart samhälle, och åsikter om att värna om cyklister som Stockholms stad också uttryckt. Om min röst räknas så blir det ett bestämt nej.

SJ, boende Herrhagsvägen

Det är jättekul att det byggs nytt men jag ser helst inte att Lingvägen förlängs till Farsta. Även om det finns en cykelbana så tar den slut tvärt och man får ändå cykla i trafiken större delen av sträckan. En förlängning leder troligen vara till mer genomfartstrafik vilket går emot alla miljömål. Barn på Kvickenstorpsskolan får en betydligt mer osäker väg till skolan. Även om gatan stängs av dagtid är det många som använder skolgården utöver skolans timmar. Jag rekommenderar att man går, cyklar eller tar tunnelbanan. Först efter dessa kommer bilen i Stockholms stads beslutade framkomlighetsstrategi. För de som måste ta bilen finns Pepparvägen som fungerar alldeles utmärkt.

MF och TF, boende Russinvägen

Vi protesterar mot planerna på att bebygga en av få återstående gröna ytor i Hökarängen samt mot byggande av en genomfartsled för biltrafik genom ett tätt bebyggt bostadsområde. Idén framstår som ett sorgligt eko från bilismens glada 50- och 60-tal. Hur är detta möjligt 2021 när all utveckling går åt motsatt håll? Staden åsidosätter helt humanitära och miljömässiga faktorer. Att kraftigt öka biltrafiken förbi ett boende för blindas samt två skolor är obegripligt. Förslaget strider mot det allmänna miljömedvetandet och kommer att kraftigt öka utsläppsnivåerna av koldioxid och andra miljögifter, för att inte tala om den ökade olycksrisken för barn och blindas. Bullernivån utmed Lingvägen är redan nu hög på grund av tunnelbanan. Öppnas vägen för genomfartstrafik kommer bullernivåerna att öka till en plågsam och ohälsosam nivå. Bara under det senaste året har Hökarängen förtätats kraftigt. Allt fler gröna lungor har försvunnit och fler är på väg att försvinna. Att exploatera ytterligare ett skogsområde är ett brott mot människors behov av rekreation, lekytor och kontakt med naturen.

MF, boende Värmlandsvägen

Om det blir en bilväg vid Kvickentorpsskolan kommer vi att byta skola. Det känns otryggt redan i nuläget att vårt barn ska gå över Pepparvägen själv.

RR, boende Lingvägen och PN, boende Sicklingsvägen

Det är endast en delsträcka av Lingvägen som är utredd

Två tredjedelar saknas men påverkas av planen. Trafiken där kommer att påverkas när en ny smitväg etableras. Det blir två vägar, istället för en, som leder från Hökarängen till Farsta, och kapaciteten fördubblas. För den som kommer från city kan det bli mer attraktivt att svänga av vid Tallkrogen och ta Lingvägen till Farsta istället för Nynäsvägen. För oss i Gubbängen innebär det trängsel, buller, avgaser och ökad olycksrisk då Lingvägen skär tvärs igenom centrum. Vi kräver att hela sträckan på Lingvägen hanteras i en förnyad trafikutredning. Alla boende längs hela Lingvägen är berörda av förändringen. Planändringen borde ha delgivits en mycket större krets. Det vore rimligare att först säkerställa att ökad trafik längs hela Lingvägen inte möter några hinder.

Dåligt underbyggda trafikflöden

Trafikutredningen baseras på dåligt faktaunderlag gällande trafikflöden. De kan vara gamla (t.ex. från 2014), rena gissningar, saknas helt eller komma från Google maps med oklar kvalitet. På grund av förtätning i Gubbängen, Hökarängen och Tallkrogen har stora trafikflöden tillkommit i närområdet. Fler är på gång i Farsta, Larsboda och i området mellan Hökarängen och Gubbängen. Det har byggts ett nytt köpcenter vid Örbyleden och Nynäsvägen, en ny idrottsanläggning på Gubbängsfältet och en stor bandyhall på andra sidan Lingvägen. Där finns även tennishallar, hockeyrink och ett bussgarage. Sammantaget innebär det stora tillkommande flöden jämfört med 2014. I trafikrapporten på sidan 3 står att kan vi läsa ”Notera att trafikmängderna är sammanställda från flera olika källor och att en stor andel av vägnätet har interpolerade trafikmängder eller schablonvärden. De sistnämnda blir extra tydligt i det lokala vägnätet där det ofta saknas täckande trafikmätningar.” Det är inte rimligt att en trafikanalys som påverkar så många är baserad på så dålig faktagrund.

Bilister gynnas, gångtrafikanter och cyklister missgynnas

Vi är tveksamma till förslag som gynnar biltrafik och missgynnar gång och cykeltrafikanter. Ny smitväg spar tid. I utredningar tillhörande detaljplanen konstateras att restiden via Lingvägen blir cirka två minuter snabbare och därmed attraktivare för biltrafik jämfört med Pepparvägen, att den nya gatusträckningen möjliggör kortare och genare bilresor, avlastar omkringliggande gator samt att leveranser till och från skolan kan angöras via Lingvägen istället för Kvickensvägen. Där står också att förslaget innebär delvis förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då angöring med tunga fordon skiljs från skolans huvudentré samtidigt som förslaget generellt innebär försämrad trafiksäkerhet i området, särskilt för fotgängare, cyklister och barn på väg till och från skolan. Vidare står det att det omkringliggande gång- och cykelnätet påverkas av flera nya korsningspunkter och därmed ökad risk för konflikter samt

att närområdets gång- och cykelnät i sin helhet kan upplevas komplext och svårorienterat. Huvudproblemet är dock den förtätning med tre höghus som planeras längs Lingvägen och som tvingar fram förlängningen. Det är tragiskt att detta byggs i ett område med högt naturvärde respektive påtagligt naturvärde. Skogen försvinner för skolans elever. Det blir sedan frestande att komplettera med ännu fler hus.

CL, okänd adress

Jag motsätter mig förslaget. Det är vansinnigt att lägga en bilväg rakt genom skolområdet. Att skövla skogen som är en fin miljö för barnen är inte heller någon bra idé. Skogen dämpar buller från tunnelbanan som passerar ovanför. Vill man förlänga Lingvägen gör man klokast i att dra den mot redan befintliga Kvickensvägen = billigare. Där ligger förvisso ett radhusområde som inte vill ha ökad trafik, men detta kan säkert hållas nere med fartdämpande åtgärder, gupp, avsmalning med mera. Det går att jämföra med Pepparvägen som går rakt igenom tätbebyggt område.

DH, boende Russinvägen

Jag flyttade till Hökarängen för att det fortfarande finns grönområden här och att det är lugnt och "tyst", vilket tyvärr är en bristvara i Stockholm då de flesta områden är överexploaterade. De flesta områden har väldigt få grönområden och hus och bilar trängs. I Hökarängen ser det än så länge lite annorlunda ut, men jag tror tyvärr att detta projekt med Lingvägen är ett steg i fel riktning. Biltrafiken på den lugna gata som jag bor längs (Lingvägen) kommer öka. De nya byggnaderna kommer att ytterligare inskränka på de få grönområden som fortfarande finns kvar. All forskning visar på vikten av människors nära tillgång till rekreationsområden och bullerfri miljö. Projektet kommer leda till att ytterligare beröva oss boende i Hökarängen/Farsta dessa livsviktiga komponenter. Jag blev pappa i början på året och jag vill att min son ska växa upp där det är nära till skogs- och grönområden och säkert för barn att vistas ute och leka. Jag önskar att planen på förlängning av Lingvägen läggs på hyllan och att man istället bygger på andra platser i Stockholmsregionen där det inte redan är överexploaterat.

MLJS och JK, boende Russinvägen

I trafikanalysen konstateras att förslaget kommer att leda till en hög andel genomfartstrafik på Lingvägen. Lingvägen är idag en återvändsgata och förskonad från genomfartstrafik. Längs vägen ligger förskolan Röda tråden. Många barn rör sig i området till sina skolor eller förskolor, lekplatser eller hem. Förlängningen av Lingvägen beräknas i trafikanalysen leda till kraftigt ökad trafik med upp mot 4 400 ÅMVD.

Luftföroreningar utgör det enskilt största miljörelaterade hälsoproblemet. WHO har nyligen skärpt sina riktvärden för partiklar och kvävedioxid, vilket bygger på nya studier som visar på allvarliga hälsoeffekter vid lägre halter än de gamla riktvärdena. De nya värdena uppgår till ett maxårsmedelvärde om 5 ug/m³ för PM 2.5 samt 10 ug/m³ för No2. Luftföroreningar är farligare ju närmare källan en befinner sig. Barn är en särskilt känslig grupp. Enligt SLB analys luftföroreningskartor är årsmedelvärdet för luftföroreningar i området idag 10-15 ug/m³ för PM10 samt 10-15 för NO2, vilket innebär att WHO:s gränsvärden överskrids redan idag.

Enligt trafikanalysen skulle åtgärder minska trafiken till 1 500 ÅMVD. Det är fortfarande 1 500 fler fordon (ÅMVD) som då passerar nära två förskolor, en skola samt genom barnens boende- och fritidsmiljö. Det är absolut orimligt och oansvarigt i förhållande till tidigare framlagd fakta. I utredningen om påverkan på barn står att planförslaget sammanvägt innebär flera försämringar jämfört med idag, främst vad gäller minskning av skogspartiets yta, tillkommande av en ny bilgata och minskning av friyta för elever i skolan. I trafikbullerutredningen framkommer att der redan idag finns ytor på skolgården där riktvärden för buller på skolgårdar inte uppfylls. Det konstateras även att terrängen i området gör skärmåtgärder för att minska bullret verkningslöst. En ökad biltrafik gynnar inte bullernivåerna.

Många barnfamiljer väljer att flytta till Hökarängen, dels på grund av närhet till stan men framför allt på grund av de många grönområdena och glesare trafik vilket medför ett tryggare klimat för barnen att växa upp i. Planförslaget beaktar inte Hökarängen som helhet och inte heller de som lever längs Lingvägen med omnejd. Ökad trafik, buller och luftföroreningar innebär sämre livskvalitet och hälsa för områdets invånare, framför allt för barnen. Dessutom minskar områdets attraktionskraft.

Att nya bostäder kräver en bilgata känns förlegat. Det är inte heller förenligt med Agenda 2030 eller stadens mål om att bli klimatneutral senast 2040. Det är orimligt att områdets barn ska betala med sin hälsa och välmående för åtgärden. Attraktionskraften för de nya bostäderna samt den nya förskolan bör bli högre om de boende inte måste bo precis bredvid en väg och därmed kan slippa problem som buller och föroreningar samt trafikolyckor.

AHK, boende Russinvägen

Styrelsen i BRF Sirapen framför följande:

Vi har tre fastigheter mot Lingvägen och kommer att bli påverkade av mer trafik, ljud och utsläpp. I området finns många barn och flera synskadade. Hur har man tänkt kring det? Planförslaget är inte hållbart. Det finns ingen klok strategi vad gäller trafikomläggning eller tiövåningshus i en vacker natur- och kulturtrakt. Stadsrådet för Hökarängen har fina tankar om hur våra närområden skulle kunna

bevaras i sin unika skepnad, som platser där våra barn och barnbarn kan få växa upp med gröna gårdar (som det var tänkt från början), mindre biltrafik och med trygga platser. Satsa istället dessa miljoner som vi skattebetalare står för på till exempel sjukvården. Bygg om tomma kontorskomplex till små lägenheter med skälig hyra för ungdomar. Bygg aktivitetshus för ungdomar där vuxna har utbildning och kan vara bra förebilder för kommande generationer.

IMB, boende Russinvägen

Det är bra med byggande av bostäder men inte med genomfartstrafik. Att öppna Lingvägen till Farstavägen skulle innebära en stor trafikökning. Det skulle bli en genväg till Farsta som en genväg till Farsta som är helt onödig. Lingvägen genom Hökarängen är idag en bostadsgata som där många äldre, barnfamiljer och synhandikappade bor. Daghem och skolor innebär många förskole- och grundskolebarn som går och cyklar. Nya bostäder innebär ännu fler boende av ovan nämnde grupper. Självklart ska alla bostäder kunna nås av trafik men genomfartstrafik är helt förkastligt! En vändplan vid Lingvägens södra ände är en mycket bättre lösning. Trafik till och från Farsta bör i första hand använda Nynäsvägen som är bättre anpassad för ökad trafik. Lokalbussar som trafikerar området skulle istället kunna utöka sin trafik.

Primula Byggnads AB

Primula Byggnads AB är innehavare av tomträtten Anisen 3. Primula vidhåller vad som anförts under samrådet och vill göra följande tillägg.

Anisen 3 är belägen cirka 200 meter norr om planområdet, längs Lingvägen. Bostadshusen på fastigheten är uppförda 2018-2020 och rymmer hyresrätter. Detaljplanen som gäller för fastigheten vann laga kraft 2016. I denna anges att bostäderna ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får en ekvivalent ljudnivå om högst 55 dBA utanför fönster samt att de ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger en ljudnivå om 30 dBA vid tågpassage. Bostadshusen har uppförts i enlighet med gällande detaljplan och inflyttning har skett.

Genom att öppna Lingvägen för genomfartstrafik bedöms vägen bli mer attraktiv för genomfartstrafik än den jämförbara, parallellt gående, Pepparvägen. Enligt planhandlingarna förväntas trafikflödet på Lingvägen öka från cirka 1000 fordon till cirka 5000 fordon per dygn, varav tio procent förväntas vara tung trafik. Där framgår även att busstrafik komma att gå på Lingvägen. Vidare konstateras att vägens förlängning kommer medföra att delen av Lingvägen inom planområdet kommer att utgöra planområdets främsta bullerkälla med ljudnivåer upp mot 82 dBA samt att de nya byggnaderna

kommer att anpassas så att den uppfyller gällande regelverk rörande högsta tillåtna bullernivå vid bostäder.

Synpunkter på granskningshandlingarna

I samrådshandlingarna framgår att Stockholms stad bedömt att Primula inte är sakägare i planprocessen. Detta är inte korrekt. Primula är sakägare och ska behandlas som en sådan i processen. Frågan om man är sakägare eller inte bedömt utifrån om man är berörd av åtgärden. Enligt praxis är ägare till fastigheter i nära anslutning till ett planområde, vilka är särskilt berörda av ett planbeslut, sakägare. Avgörande är den effekt som beslutet har för fastighetsägaren. Här kan hänvisas till MÖD 2018:7 som påminner om detta fall.

Med hänsyn till Lingvägens nuvarande karaktär kommer den trafikökning som föreslagen detaljplan medför att bli ytterst påtaglig för boende på Anisen 3. Trafiken kommer att passera i direkt anslutning till bostadshuset och kommer att påverka boendemiljön, bland annat genom trafikbuller och sämre trafiksäkerhet. Primula är således direkt berörd av föreslagen detaljplan i den utsträckning som krävs för att vara sakägare. Staden har tidigare angett att de ökade bullernivåerna på Lingvägen ska analyseras djupare i fortsatt planarbete. Granskningshandlingarna saknar dock en analys för boende utanför planområdet.

Enligt plan- och bygglagen ska det vid planläggning tas hänsyn till både enskilda och allmänna intressen. Vidare ska detaljplaner vara utformade med skälig hänsyn till befintlig bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Enligt praxis ska hänsyn även gälla förhållanden i anslutning till planområdet.

Anisen 3 är idag utsatt för buller från spårtrafik. Nuvarande hus på Anisen 3 har uppförts i enlighet med de begränsningar avseende buller som angivits i den för fastigheten gällande detaljplanen. Då en bullerutredning saknas för Anisen 3 går det inte att bedöma om dessa begränsningar kan innehållas om föreslagen detaljplan antas. Avsaknad av bullerutredning för Anisen 3 kan inte anses vara förenlig med plan- och bygglagen då Primulas flerbostadshus riskerar att bli planstridiga om den gällande detaljplanens maximala bullernivåer inte kan innehållas på grund av ökad biltrafik.

Om bullernivåerna ökar längs Lingvägen innebär det omfattande olägenheter för boende längs hela vägen och för boende på Anisen 3. Den bristfälliga konsekvensutredningen rörande Anisen 3 innebär att kommunen inte tagit hänsyn till de motstående intressen som Primula företräder vad gäller bullernivåer för befintlig bebyggelse.

Länsstyrelsen menar att planen inte uppfyller trafikbullerförordningen vad gäller planerade bostäder. Primula anser att länsstyrelsen ska pröva planen även utifrån befintlig bebyggelse.

Mot denna bakgrund anser således Primula att detaljplanen inte uppfyller PBL:s formella krav och därmed inte kan antas.

MLL, boende Russinvägen

Jag tycker att det är omänskligt samt hemskt mot naturen att bygga enligt föreslagen plan. Alla människor som vistas däromkring, särskilt barn, kommer att drabbas hårt. Bygg på andra sidan tunneln under tunnelbanan, vid Pepparvägen. Där finns plats. Det skulle bli mycket billigare och vi skulle slippa drabbas av sprängningar. Men det viktigaste är att inte förstöra miljön. I den här situationen finns andra mycket bättre lösningar. Hoppas att ni som är bakom projektet tänker om. Det kommer att kännas bättre för er om ni tar ett bra beslut som gagnar människor, miljön och naturen. Det skulle kännas som en fantastisk julklapp.

AJ, okänd adress

Att göra Lingvägen till genomfartsled när det redan finns en genomfart genom Hökarängen framstår som ogenomtänkt. Nuvarande boende längs Lingvägen har originalfönster från slutet av 1940-talet och dålig isolation. Att de ska behöva utstå ytterligare buller från en genomfartsväg är inte direkt omsorg om dem som inte har ekonomisk möjlighet att bo i nyproducerade lägenheter där kraven på boendet är något helt annat än i det gamla beståndet. Nynäsvägen och Örbyleden är redan hårt trafikerade. Dessa trafikanter behöver inte köra genom Hökarängen på ännu en väg. Inte ens Pepparvägen borde vara genomfart eftersom det går att ta sig via Nynäsvägen eller Örbyleden till Hökarängen. Både trafiken och hastigheten har i och med nybyggnationer ökat på Lingvägen. Många struntar i gällande 30 km/h. Att bygga fler hus i skog för promenader och vilda djur är inte hälsofrämjande för oss som redan bor här. Än så länge finns igelkottar, rådjur, ekorrar och duvhökar i Hökarängen men med dessa planer tvingar ni bort dem. Det vore fint om ni lyssnar på medborgarna och inte kör över folks åsikter.

ES, boende Värmlandsvägen

Det är ett omfattande underlag och ett omfattande jobb som gjorts, men planförslaget ger inte en rättvis bild av hur området ser ut och hur det används som ett naturnära promenadstråk idag. Det vore önskvärt med bilder (gärna rörliga) på hur skogspartiet vid promenadvägen ser ut idag när man promenerar där. Beskrivningen i underlaget om att byggnaderna placeras på cirka 37 meters avstånd för att flygande djurarter ska kunna passera mellan husen är märklig. Jag tycker att byggnationen och vägen inte ska genomföras för den gående människans skull.

YS, boende Nykroppagatan

Idag är Kvickenstorpsskolan en lugn plats trots att starkt trafikerade väg 73 ligger ett par hundra meter bort. Ljudmattan dämpas av naturen. Skolan har fria grönytor i norr och söder och barnen har lugna promenadvägar till skolan. Platsens värden kommer i stor utsträckning att förstöras.

Skolan behöver bli större men planförslaget innebär att de nya skolbyggnaderna byggs på den befintliga skolgården. Dubbelt så många barn ska alltså dela på en betydligt mindre yta. Skolan kommer att omges av en bilväg och huskroppar. Idag talas det om behovet av goda skolor, men här ska man förstöra en miljö som ger barnen förutsättningar att utvecklas. Det fysiska rummet har betydelse för utvecklingen av barns identitet, barns uppfattning och sig själv och sin plats i världen. Därför är det allvarligt att ta bort en plats med goda förutsättningar för barn att växa. Mina barn saknar Kvickentorpsskolans skolgård och omgivning. Den remsa mellan gång- och cykelvägen och skolan där de mindre barnen leker kommer att försvinna med planförslaget. Skogspartiet på skolgårdens östra sida är inte tillgängligt för barnen eftersom det utgörs av en hög klippvägg vid skolgårdens gräns.

På den del av skolgården som ska bebyggas finns idag en populär klätterställning och gungor. Lite längre bort finns en sandlåda. En fri yta används för fotbollsspel. Allt detta försvinner vid byggnation. Skogen intill skolan är en plats för rörelse och andra upplevelser. Ett orienteringsmärke på en sten finns där bostäderna planeras. Slutningen bakom idrottshallen en populär pulkabacke om vintern, men den används även resten av året, exempelvis för picknick.

Gå inte vidare med planförslaget. Använd planområdet helt och hållet till skolans och barnens behov. Bygg ut skolan men låt den få fortsätta att vara ett campus som omges av grönska och träd.

BA, boende Värmlandsvägen

Det är förkastligt att bygga sönder ett fint natur- och strövområde mellan Farsta och Hökarängen. Det är viktigt att dessa rekreationsområden bevaras.

De föreslagna höghusen är inte anpassade till den omkringliggande äldre miljön. Vi boende är inte betjänta av en förtätad stadsgatumodell utan värnar om att vår 65-åriga sköna förortsmiljö består som det var tänkt. Att bygga en genomfartsväg är helt förkastligt, ett svek mot boende och medföra stora negativa konsekvenser med ökad trafik och negativ miljöpåverkan. Att bygga ut Kvickenstorpsskolan är ett resultat av rivningen av Västbodaskolan, vilket var ett misslyckande.

Ni skriver i planbeskrivningen att punkthusen ställs med cirka 35 meters mellanrum för att inte skära av den ekologiska spridningen.

Om ni vurmar för den viktiga ekologiska spridningen ska det naturligtvis inte byggas på denna plats. Argumentet om flygande djurarter är pinsamt dåligt.

Ni anger att de flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter är emot planförslaget. Visa oss då hänsyn och respekt genom att avstyra detaljplanen istället för att skapa ilska och frustration som väcker förakt mot politiker och myndigheter.

Byggandet i Farsta har gått överstyr. Vi är enormt frustrerade och trötta på hur stadsbyggnadskontoret förstör förortens karaktär genom förtätning. Det går tvärt emot intentionen när Farsta byggdes, vilken utgick ifrån landskapet och en terränganpassning som innebar ett öppnare byggnadssätt utan stadens innergårdar.

HB och JK, boende Vaniljvägen

Det är ingen bra plats för bostäder med tanke på bullerstörningar och den värdefulla naturen. Inte heller förskola är lämplig på platsen på grund av bullret. Barnen stängs in bakom höga plank som förhindrar utblick. Dessutom är husen för höga i förhållande till både landskapet och stadslandskapet på platsen och håller en omänsklig skala. Tre eller fyra våningar är lämpligt. Läget motiverar inte så höga byggnader med tanke på avståndet till tunnelbanestationer. Det finns redan för många höghus och stora skivhus i Farsta. Sådana bostäder brukar inte vara attraktiva. För att locka andra (starkare) socioekonomiska grupper till Farsta bör det planeras för bebyggelse i en mänsklig skala (max 3-4 våningar), gärna i slutna kvarter. Då uppnås en bättre social hållbarhet.

RG, boende Lingvägen

Planen har förbättrats sedan samrådet så den planskilda kopplingen under Farstavägen behållits. Vad gäller Lingvägens förlängning har planbeskrivningen motstridiga uppgifter. Det står dels att förbindelsen är en förutsättning för fler bostäder och dels att förbindelsen ska stängas för biltrafik under skoltid. Hur är lösningen hållbar på lång sikt? Förlängningen saknar syfte. De nya bostäderna och skolan bör kunna angöras från Farstavägen utan koppling till Lingvägen. Cykeltrafik kan på så vis även fortsättningsvis prioriteras. För lokaltrafiken mellan Farsta och Hökarängen är cyklar det hållbara alternativet vid sidan om tunnelbanan. Att underlätta för bilar är bara omodernt.

PF, boende Söndagsvägen

Jag motsätter mig att ersätta gång- och cykelvägen mellan Lingvägen och Farstavägen med en bilväg. Vi befinner oss i en ekologisk och klimatomänsklig kris, en existentiell kris för mänskligheten, ett nödläge. Då investerar man inte skattepengar i bilvägar utan i kollektivtrafik, cykelvägar och stadsplanering som

leder till minskad biltrafik, inte ökad. För den begränsade mängd bilar som ändå blir kvar bygger man laddstolpar så att avgasfria bilar kan ägas även av de som inte bor i villa och radhus och kan ladda hemma. Cirka 7-8 000 människor dör i förtid varje år av luftföroreningar, varav cirka hälften kommer från trafiken. Bostäder behövs också, men de bygger man inte genom att skövla skog. De kan till exempel byggas på parkeringsplatser som blir överflödiga när antalet bilar minskar. Så gör man i ett nödläge. Man behandlar krisen som en kris. Man bygger inte Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn heller.

CÖ, boende Russinvägen

Barnkonsekvensanalysen anger att den del av skogspartiet som är viktigast för barn kommer att minska i och med exploateringen, att det finns natur och grönområden i närheten av planområdet men inget som ger samma skogskänsla samt att känslan av orörd skog och natur kommer att minska i och med de nya bostadshusen liksom att den nya bebyggelsen kommer att bli påtaglig i skogspartiet. Det står vidare att det kommer bli mer svårtillgängligt för barn från förskola och skola att använda skogspartiet. Om trafiksäkerheten säger barnkonsekvensanalysen att den bedöms bli sämre än idag då de flesta barn som ska ta sig till eller från skolan kommer att behöva röra sig längs med samt korsa en bilväg och att barns rörelsefrihet därmed kommer att begränsas. Med andra ord visar barnkonsekvensanalysen att planförslaget har stora negativa konsekvenser. Jag tycker generellt att det är viktigt att det byggs bostäder och nya förskolor, men att den här planen har för få positiva effekter jämfört med de negativa. Större vikt bör läggas vid det som faktiskt beskrivs i barnkonsekvensanalysen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Planförslaget bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål och att uppnå stadens åtaganden i Stockholmsförhandlingen. Det är förenligt med översiktsplanen som anger Farsta som fokusområde och Lingvägen som genomfartsgata. Planen kan ge kvaliteter som uppnås genom att länka samman stadsdelar, skapa möjlighet till fler bostäder samt utbyggd skola och förskola i en attraktiv miljö. Utifrån nämndbeslut under planprocessen har mer yta för växtlighet skapats mellan bostadshusen, skolbyggnaders gestaltning bearbetats och trafik- och hastighetsdämpande åtgärder införts på gatan. Det senare kan planförslaget inte reglera, men exploateringsnämnden arbetar för dess genomförande.

Ett flertal synpunkter har inkommit under samråd och granskning vilka visar på målkonflikter inom detaljplanens syfte relaterat till andra intressen. Planförslagets huvudsakliga intressekonflikt utgörs av Lingvägens sammankoppling med Farstavägen och de negativa

konsekvenser genomfartstrafik får för boende- och skolmiljöer och trafiksäkerhet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att dessa målkonflikter kan motverkas genom ett antal åtgärder eller att de får accepteras i en stad som växer och där markresurser är begränsade. Att biltrafik ökar och att fler gator behövs, inte bara för privatbilism utan 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. Lingvägen bidrar till att länka samman delar av vägnätet, skapar alternativa körvägar och ökar orienterbarheten. Den minskade trafiksäkerheten och ökade bullernivåerna begränsas av förslaget genomfartsförbud, skyltad låg hastighet, säkra passager över vägen för gående och cyklister och andra hastighetsdämpande åtgärder. Kontoret bedömer att varken trafikmängder eller bullernivåer blir anmärkningsvärt höga jämfört med andra likvärdiga gator i Farsta och Hökarängen. Grönområdet som till viss del tas i anspråk för nya bostäder minskar i omfattning, men en stor del 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 marken är begränsad.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget har beaktat dess positiva och negativa konsekvenser och att det, med de justeringar som gjorts under planprocessen, är väl avvägt.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Magnus Runesson
planchef

Anna Olmårs
stadsplanerare