Stockholms stad

PROGRAM FÖR
Bagarmossen och Skarpnäck

SAMRÅDSFÖRSLAG
2015-10-29
Diarienummer: 2014-12380
stockholm.se/bagarmossen-skarpnack

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

SAMMANFATTNING

Stockholm växer och tillväxttakten har under de senaste åren ökat. Stadsbyggnadskontorets uppdrag är nu att planera för 140 000 lägenheter fram till 2030. Programområdet ligger inom tunnelbaneutbyggnadens influensområde och är en del i arbetet med att nå målet om 40 000 bostäder till år 2020.

Stockholm stad arbetar utifrån dessa fyra inriktningsmål fram till 2018.
- Ett Stockholm som håller samman.
- Ett klimatsmart Stockholm.
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm.
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm.

Programmet ska ge förutsättningar för Bagarmossen och Skarpnäck att utvecklas långsiktigt hållbart och attraktivt. Ca 2500 - 3500 nya bostäder och fler invånare innebär bättre underlag för service och kollektivtrafik, ökad trygghet med fler utvecklade och befolkade stads- och parkrum.

I programmet visas förslag till hur Bagarmossen och Skarpnäck kan kopplas samman - i enlighet med promenadstadens intentioner - och hur ny bebyggelse kan komma till samtidigt som natur- och kulturvärden behålls och kan utvecklas.

Programmet ger en översiktlig bild av hur hela området kan utformas och ska vara en grund och ett stöd för kommande detaljplanering.

Programmets huvuddrag är:

- Ett gemensamt parkrum
Stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck ska knytas samman genom ett gemensamt, utvecklat, attraktivt parkrum - Bergholmsparken. Parken kan bli ett sk ”stockholmsstråk” dvs enligt översiktsplanen ”ett välskött grönt samband där olika aktiviteter och funktioner koncentreras längs välanvända promenadstråk”.

- Attraktiva stråk och samband
Kopplingar och samband både inom stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck och till omgivande stadsdelar och områden som Sköndal, Kärrtorp samt till naturreservaten Nacka och Flaten ska förbättras och upplevas trygga och attraktiva, framförallt för gångtrafikanter och cyklister.

- Bebyggelseutveckling utifrån befintliga förutsättningar och kvaliteter
Stadsdelarna ska utvecklas med utgångspunkt från och hänsyn till deras respektive karaktär och förutsättningar.

Ny bebyggelse planeras inom sex olika delområden. Möjligheterna att förtäta inom Bagarmossen och Skarpnäck har studerats översiktligt.

Sammanlagt bedöms ca 2500-3500 lägenheter kunna komma till. Det stora spannet i uppskattningen av hur många nya bostäder området kan rymma handlar om att det alltid finns ett antal osäkerhetsfaktorer i tidiga planeringsskeden t ex lägenhetsstorlekar och lägenhetsfördelning, hushöjder och markförhållanden.

- Centrala delar ska förstärkas
Stadsdelarnas centrala delar ska förstärkas med bostäder och attraktioner som kan ge mer befolkade torg och stråk och bättre underlag för service.

Behovsbedömning
Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Förslaget överensstämmer främst med gällande översiktsplans strategi 3 - att koppla samman stadens delar. I programmet satsas på gemensamma, attraktiva och gestaltade parkrum - främst Bergholmsparken och utvecklade, trygga parkstråk - främst Bergholmsbacken mellan Bagarmossen och Skarpnäck.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Välkommen med synpunkter !

Programmet är på samråd 29oktober - 13 december 2015

I programmet redovisas förslag till hur Bagarmossen och Skarpnäck kan utvecklas. Under programsamrådet har remissinstanser, sakägare, allmänhet, organisationer och intressegrupper möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Under samrådstiden kan förslaget ses på följande platser:

- Fyrkanten, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4
- Skarpnäcks kulturhus.
- Bagarmossens bibliotek

Öppet hus hålls i stadens dialogpaviljong i:

Skarpnäck, Brandparken vid tunnelbanan
- fredag 13 november kl 15-19
- lördag 14 november kl 11-15

Bagarmossens centrum, bredvid ”Tårtan”.
- söndag 15 november kl 11-15
- måndag 16 november kl 15-19

Information om programmet finns också på webbplatsen: **stockholm.se/bagarmossen-skarpnack** samt Stockholms stads Plan- och byggtjänst

Där kan programmet, rapporten från den tidigare designdialogen samt de utredningar som gjorts i samband med programarbetet laddas ner.

Information om programmet lämnas av:

Madeleine Lundbäck, stadsbyggnadskontoret
madeleine.lundback@stockholm.se
08-508 273 16

Johan Rapping, exploateringskontoret
johan.rapping@stockholm.se
08-508 266 98

Jenny Brolin, exploateringskontoret
jenny.brolin@stockholm.se
08-508 265 32

Synpunkter
Lämnas skriftligen senast 13 december till:

stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

eller

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
10420 Stockholm

Ange diarienummer 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING 2

INBJUDAN TILL SAMRÅD 4

BAKGRUND 6
- Tidigare program och nytt uppdrag 6
- Styrdokument och planeringsunderlag 6
- Historisk bakgrund 8

PROGRAMFÖRSLAG 9
- Programförslag - huvuddrag, riktlinjer för ny bebyggelse 10
- Grönstruktur - natur, park, idrott, rekreation 14
- Skola och förskola 15
- Arbete och näringsliv 16
- Trafik 17
- Delområde 1 - Bergholmsbacken 22
- Delområde 2 - Bergholmsparken 24
- Delområde 3 - Skarpnäcks sportfält 28
- Delområde 4 - Gamla Tyresövägen 30
- Delområde 5 - Skärgårdsskogen 32
- Delområde 6 - Skarpa By 34
- Delområde 7 - Bagarmossens Centrum 36
- Förtätningar i Bagarmossen 38
- Förtätningar i Skarpnäck 40

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 43
- Översiktlig stads- och landskapsbild 46
- Parker, idrott, rekreation 47
- Kulturhistorisk beskrivning 48
- Fornlämningar 52
- Naturvärden 53
- Markägare 56
- Befolkning, bostadsbestånd 56
- Arbete, näringsliv, service 56
- Teknisk försörjning 56
- Geologiska förhållanden 56
- Trafik 57
- Buller och vibrationer 59
- Luftkvalitet 59
- Dagvatten 60
- Klimat och energi 60
- Risker 60

KONSEKVENSER 61
- Behovsbedömning 62
- Landskapsbild 62
- Kulturmiljö 62
- Naturvärden 62
- Grönstruktur 63
- Trafik och tillgänglighet 64
- Mlljö och hälsa 64
- Dagvatten 64
- Teknisk försörjning 64
- Barnperspektivet 65

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE 67
- Stadsbyggnadsprocessen 68
- Genomförande 69
- Medverkande 69
- Underlag 69

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

BAKGRUND

Tidigare program och nytt uppdrag

Bagarmossen och Skarpnäck ska enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden bebyggas med ca 2500 bostäder. Ett programarbete påbörjades redan 2011 men omfattade då färre bostäder - 400-700 lgh - samt ett mindre geografiskt område än det nu aktuella.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2013-08-15 - efter det att programsamråd genomförts – att utvidga programområdet samt även antalet bostäder. De frågor man då ansåg behövde belysas i ett fortsatt arbete var främst bebyggelse och trafikstruktur, samband mot Sköndal/Flaten, ekologisk infrastruktur, rekreativa värden, förskolor, skolor samt centrum- och servicefunktioner.
I denna programhandling redovisas områdets planstruktur och helhet med stadsbyggnadsprinciper, lägen för ny bebyggelse, trafik, grönska med mera. Programmet ska utgöra underlag och ge förutsättningar för fortsatt detaljplanering.

Styrdokument, planeringsunderlag

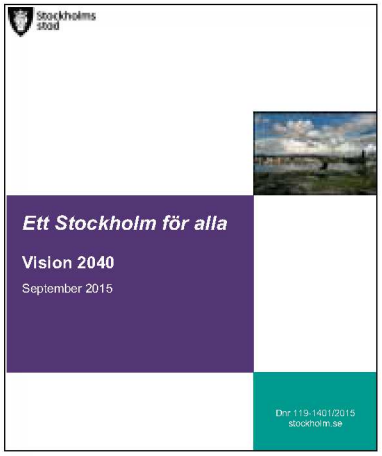
Programmet utgår från ett antal styrdokument och planeringsunderlag, bland annat:

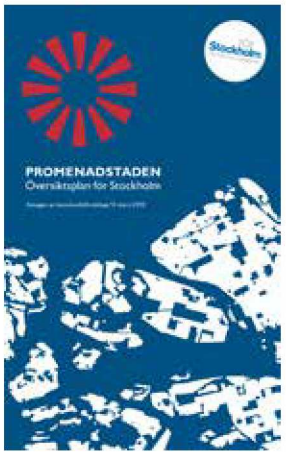
Vision 2040

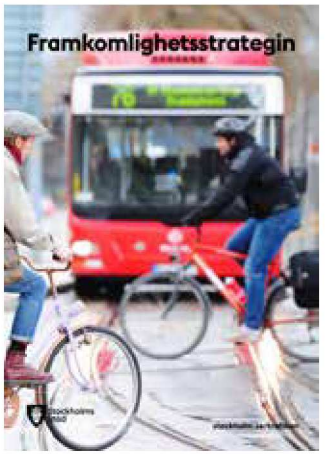
Kommunfullmäktige har i oktober 2015 antagit en ny vision - Ett Stockholm för alla - där man pekar ut riktningen mot 2040. Visionen lyfter fram 4 teman:

- Ett Stockholm som håller samman
- Ett klimatsmart Stockholm
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm

För varje tema finns en beskrivning av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040.
Den tidigare vision för Stockholms utveckling som antogs 2010 hade mål att kunna tillskapa 100 000 bostäder till år 2030. Befolkningstillväxten har därefter visat sig vara större och ökningstakten snabbare än vad tidigare prognoser visat. I den 2014 uppdaterade visionen för Stockholm 2030 uppskattades att staden då kommer att ha 1,1 miljon invånare och utbyggnadsmålet har höjts till 140 000 bostäder till år 2030.







Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Promenadstaden - Stockholms översiktsplan

Stockholms översiktsplan, antogs 2010. I dokumentet anges de fyra stadsbyggnadsstrategier som ska tillämpas för att nå visionens mål för hållbar tillväxt.

- Stärk den centrala staden
- Satsa på attraktiva tyngdpunkter
- Koppla samman stadens delar
- Främja levande stadsmiljö i hela staden

Arbete med att uppdatera översiktsplanen pågår.

Den gröna promenadstaden

Den gröna promenadstaden är en strategi för utveckling av Stockholms parker och natur.

En god tillgång till parker och naturområden, där människor kan mötas och hämta kraft, är en förutsättning för ett rikt och hälsosamt stadsliv. Det ska vara lätt och lockande att röra sig till fots och med cykel.

Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin är ett strategiskt dokument som visar möjligheter att klara ett ökat resande med avvägningar och prioriteringar i det utrymme som finns.

Strategins fyra huvudriktlinjer är:

- Mer plats till bussar och cyklister
- Trafiken ska bli mer pålitlig
- Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar.
- Minska de negativa effekterna som biltrafiken kan ha på storstadslivet. Avled trafik från innerstaden. Underlätta för buss, gående och cyklister.

Stockholms miljöprogram

Stockholms miljöprogram 2012-2015 anger sex delmål för att nå en hållbar utveckling. Stadsbyggnadsnämnden och detta programarbete berörs särskilt av delmål 4: ”Hållbar användning av mark och vatten”. Som delmål anges att:

- Mark- och vattenområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden ska stärkas och utvecklas.
- Grön- och vattenområden som är särskilt attraktiva för rekreation ska stärkas och utvecklas.
- Intrång i övriga grön- och vattenområden bör minimeras och ersättas.
- Vid förändringar i mark- och vattenområden ska dessa utformas för kommande klimatförändringar.
- Skötseln av grön- och vattenområden ska stärka biologisk mångfald, ekosystemtjänster och rekreativa kvaliteter.

Arkitektur Stockholm

Arkitektur Stockholm är Stockholms arkitekturstrategi och ett styrdokument för stadsbyggnadskontorets arbete, godkän av stadsbyggnadsnämnden. Den beskriver mål och strategier för hur stadens vision och översiktsplan ska förverkligas och är uppdelad på fem teman.

- Staden - All stadsutveckling ska formas med utgångspunkt i Stockholms identitet och kulturhistoria och utgå från ett hållbart helhetsperspektiv. Den ska bidra till att höja den kvalitativa upplevelsen av Stockholm och förbättra den gemensamma stadsmiljö.
- Stadsrummet- Alla projekt ska bidra till nytta för allmänna intressen och till ett attraktivare, mer tillgängligt och tryggare stadsrum
- Stadsdelen - Stadsdelens unika karaktär ska undersökas i dialog med stadsdelens medborgare i varje projekt.
- Byggnaden - Nya byggnader ska planeras tillsammans med en infrastruktur som lockar till närvaro och aktivitet i stadsrummet.

Promenadstadens byggnadsordning

Byggnadsordningen kompletterar översiktsplanens stadsutvecklingsstrategier. Den ska bidra med kunskap om Stockholms stadslandskap och stadsbyggnadskaraktär. Den ger vägledning till hur Stockholm kan utvecklas med syftet att staden ska vara igenkännbar och ha kvar viktiga kvaliteter som uppskattas av stockholmare och besökare. Den ger även inspiration till hur nya värden kan skapas med utgångspunkt från de kvaliteter som redan finns i stadsmiljöerna.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Historisk bakgrund

Äldre historia

Skarpa var under medeltiden torp under Årsta gods. Vid mitten av 1500-talet hade Skarpa utvecklats till en by med tre gårdar. Då den första kartan över Skarpnäck upprättades 1671 hade byn utökats med ytterligare en gård. Östergården fanns kvar ännu vid mitten av 1800-talet och Tätorpet in på 1930-talet. Säteriet Skarpnäcks gård bildades 1661. Vid mitten av 1700-talet hade Skarpnäck utvecklats till ett sammanhängande gods som inkluderar flera mindre gårdar och torp, däribland Bergholmstorpet. Under 1830-talet tillkom torpbebyggelse i Bagarmossen, t.ex. torpet Parken som var bebott tills dess stadsdelen byggdes. Under 1800-talet köptes Skarpnäcks gård av bryggeriägaren Neumuller, som bosatte sig i den dåvarande huvudbyggnaden, nuvarande Östra flygeln. Senare tillkom en ny huvudbyggnad, samt magasinet - som fortfarande finns kvar.

Tidigt 1900-tal

Under tidigt 1900-tal fanns planer på en flygstation på Skarpnäcksfältet och nuvarande Gamla Tyresövägen anlades som tillfartsväg. 1922 köptes det markområde som idag utgör Bagarmossen, Skarpnäcksstaden och Skarpa by av Stockholm stad. Spårvägen Enskedebanan som sedan 1909 gick från Slussen fick 1926 en ny ändhållplats - Skarpnäck. Då Bromma anlades som flygplats på 1930-talet, beslutades istället att Skarpnäck skulle vara ett militärt flygfält, med tillhörande försvarsanläggningar. Det användes dock endast som mellanlandnings- och reservflygplats under krigsåren. 1941 började Stockholms segelflygklubb använda fältet och tog efter hand över ansvaret för anläggningen.

1950-70-tal

Utbyggnaden av Bagarmossen inleddes i början av 1950-talet och Stockholms stad tog ungefär samtidigt över ansvaret för Skarpnäcksfältet. Fältet användes för många olika aktiviteter för ungdomar och boende i området; sommarläger, tävlingar, mästerskap, och aktiviteter för modellflyplan. Här pågick också tävlingar för motorsport. De fick senare upphöra p.g.a. bullerproblem.
1958 invigdes tunnelbanan. Under 60-talet upphörde Skarpnäcksfältet formellt som militärt objekt. Skarpnäcks gård som fungerade som ålderdomshem blev nu behandlingshem för missbrukare.

På 1960-talet tillkom en hundkapplöpningsbana och en basebollplan mellan flygfältet och egnahemsområdet Pungpinan. På 1960-70-talet bebyggdes området vid Byälvsvägen.

1980-tal och senare

1980 beslutades om utbyggnad av Skarpnäcksstaden. Segelflyget upphörde på fältet mellan stadsdelarna. Skarpnäcks tunnelbanestation invigdes 1992 och Bagarmossens nya, underjordiska tunnelbanestation två år senare.
2003 fick Bagarmossen ett nytt parktorg i centrum. Hundkapplöpningsbanan avvecklades på fältet 2006.

”Skarpnäcksloppet” 1952, Foto: SSM, Gunnar Lantz

Skarpnäck, spårvägens ändhållplats 1931,
Foto: Spårvägsmuseet

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

PROGRAMFÖRSLAG

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

PROGRAMFÖRSLAG **9**
Programförslag - huvuddrag, riktlinjer för ny bebyggelse 10
Grönstruktur - natur, park, idrott, rekreation 14
Skola och förskola 15
Arbete och näringsliv 16
Trafik 17
Delområde 1 - Bergholmsbacken 22
Delområde 2 - Bergholmsparken 24
Delområde 3 - Skarpnäcks sportfält 28
Delområde 4 - Gamla Tyresövägen 30
Delområde 5 - Skärgårdsskogen 32
Delområde 6 - Skarpa By 34
Delområde 7 - Bagarmossens Centrum 36
Förtätningar i Bagarmossen 38
Förtätningar i Skarpnäck 40

PROGRAMFÖRSLAG - huvuddrag, riktlinjer för ny bebygelse

Programmet ska ge förutsättningar för Bagarmossen och Skarpnäck att utvecklas långsiktigt hållbart och attraktivt. 2500 - 3500 nya bostäder innebär att stadsdelen, som idag har knappt 21 000 invånare, utökas med 5500 - 7500 personer. Fler boende ger bättre underlag för service och kollektivtrafik, ökad trygghet med fler utvecklade och befolkade stads- och parkrum.

Det finns stora möjligheter att bygga ut och komplettera Bagarmossen och Skarpnäck utifrån befintliga kvaliteter på ett varierat och attraktivt sätt med avseende på bostadstyp, skala, täthet och upplåtelseform.
Programmets huvuddrag är:

- **Ett gemensamt parkrum - Bergholmsparken**

Stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck ska tydligare knytas samman genom ett gemensamt, utvecklat, attraktivt parkrum - Bergholmsparken - i den del som idag omfattar Bagarmosseskogen och parkytorna kring Skarpnäcksvägen. Parken föreslås bli ett sk stockholmsstråk med ett innehåll som i första hand attraherar stadsdelens invånare men även kan locka boende från andra områden. Bagarmossens och Skarpnäcks kopplingar till parken kommer att förstärkas och bli tydligare, bättre upplysta och tryggare jämfört med idag bl a genom ny bostadsbebyggelse samt skola i Bergholmsbacken.

- **Attraktiva stråk och samband**

Kopplingar och samband både inom stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck och till omgivande stadsdelar och områden som Sköndal, Kärrtorp och Flaten ska förbättras och upplevas trygga och attraktiva, framförallt för gångtrafikanter och cyklister. Förbindelser för gående och cyklande prioriteras och ska bli fler än idag. Befintliga planskilda passager ska utformas tryggare och mer inbjudande. Befintliga gators gestaltning kan behöva förändras. Byälvsvägens utformning behöver ses över i ett fortsatt detaljplanearbete. Det är önskvärt med ett gaturum med mer variation och en utformning som lockar till lägre hastigheter. Gamla Tyresövägen som idag har landsvägskaraktär föreslås ges en gestaltning och vägsektion som bättre överensstämmer med hur vägen är utformad i befintlig stadsmiljö längre norrut.

I förlängningen av Skarpnäcks allé genom Skärgårdsskogen föreslås en ny gång- och cykelbro över Tyresövägen mot naturreservatet och Sköndal.
Nya gator kommer att behöva byggas men ambitionen är att befintligt gatunät ska nyttjas så långt det är möjligt. Gatorna ska generellt vara allmänna. Sockenvägen föreslås vara kvar som infart till Bagarmossen för biltrafik.

- **Bebyggelseutveckling utifrån befintliga förutsättningar och kvaliteter**

Stadsdelarna ska utvecklas med utgångspunkt från och hänsyn till deras respektive karaktär och förutsättningar. Det gäller såväl ny bebyggelse som utveckling av kopplingar och stråk. Riktlinjer för ny bebyggelse har formulerats med hänsyn till områdets kulturhistoriska värden och unika stadsbyggnadsvärden men också med utrymme för moderna tillägg.

Nya bostäder föreslås inom sex större delområden:

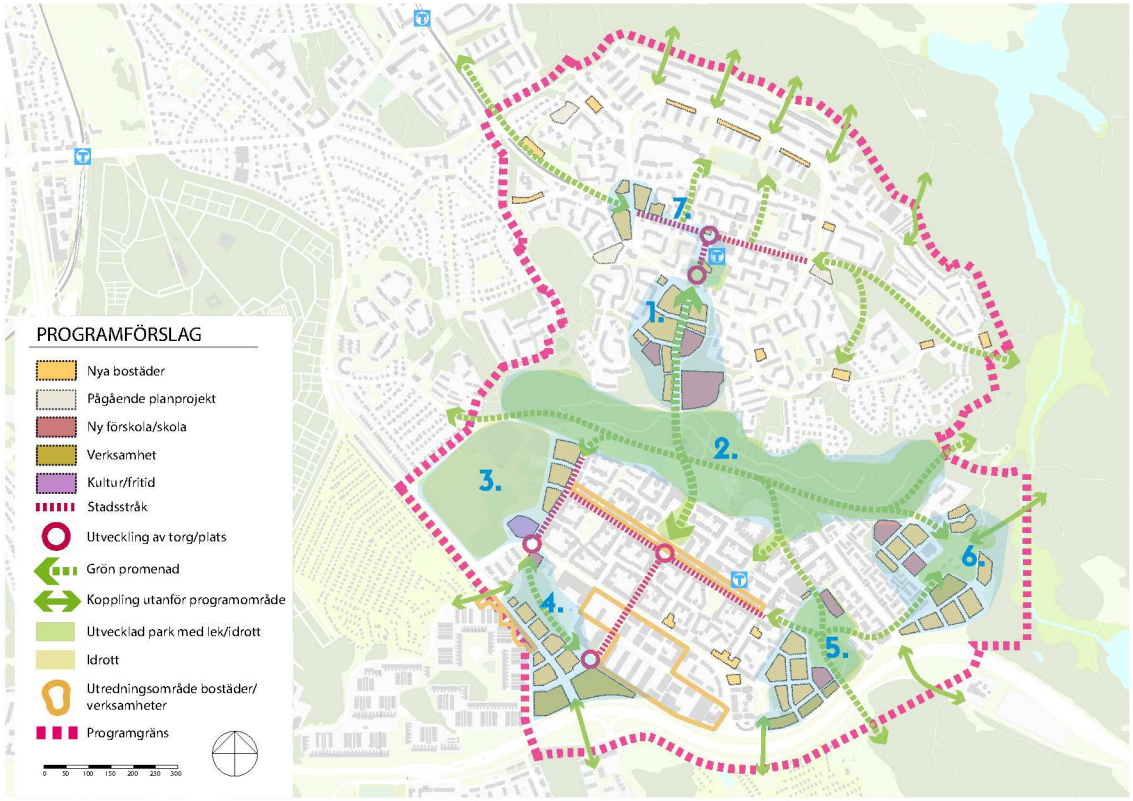
- Bergholmsbacken
- Skarpnäcks sportfält
- Gamla Tyresövägen
- Skärgårdsskogen
- Skarpa by
- Bagarmossens centrum

Ett flertal mindre områden pekas också ut och föreslås kunna prövas för förtätningar/kompletteringar. Sammanlagt redovisas ca 2500 - 3500 nya lägenheter. Spannet i uppskattningen av antalet nya bostäder beror på att det finns många osäkerhetsfaktorer i de olika delområdenas förutsättningar.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

- **Centrala delar ska förstärkas**

På olika sätt ska stadsdelarnas centrala delar förstärkas med bostäder och attraktioner som kan ge mer befolkade torg och stråk och bättre underlag för service.
Bagarmossens centrum kan kompletteras och förtätas med fler bostäder och verksamheter. Högre bebyggelse kan prövas i centrum.
Skarpnäcks centrala stråk – Skarpnäcks allé - förstärks genom att kopplas till nya bostäder samt sim- och sporthall i väster och bostäder, stadspark och ny gång- och cykelbro mot Flaten i öster. I programmet visas även på möjligheterna att bygga på förgårdsmark i Skarpnäcks allé, förutsatt att intresse finns från fastighetsägaren.
I Skarpnäck föreslås också att möjligheten att förtäta genom att bygga på några av de befintliga parkeringshusen ska prövas.



Delområden:
1. Bergholmsbacken
2. Bergholmsparken
3. Skarpnäcks sportfält
4. Gamla Tyresövgen
5. Skärgårdsskogen
6. Skarpa By
7. Bagarmossens centrum

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Riktlinjer för ny bebyggelse

Stadsmuseet har gjort en kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen i Bagarmossen. Stora delar av bebyggelsen är grönklassad dvs bebyggelsen är särskilt värdefull utifrån historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

För Skarpnäck finns ännu ingen klassning. Den genomtänkta planeringen och uppbyggnaden av Skarpnäcksstaden finns dock beskriven både i detaljplanerna för området och i skriften ”Skarpnäcksstaden” vilken beskriver ambitionen med områdets uppbyggnad och komposition.

I Stockholms byggnadsordning finns båda områdenas värden och kvaliteter beskrivna. Med bland annat dessa underlag som grund föreslås följande riktlinjer för ny bebyggelse i stadsdelarna.

Bagarmossen:

Planstrukturen är inte helt enkel att komplettera utan att befintliga kvaliteter, såsom terränganpassning, bevarad naturmark, småskalighet och luftighet förloras. Det kan vara att föredra att bygga ut genom att lägga till helt nya delområden framför att gå in och förtäta i enstaka kvarter. För kompletteringar och nya bebyggelseområden gäller:

- *Terränganpassning* - komplettering ska ske med hänsyn till befintlig terräng och med så små nivåförändringar som möjligt.
- *Gårdsuppbyggnad* kan gärna ske med halvöppna, luftiga gårdar, så att den gröna karaktären kan behållas och att förutsättningar finns för att naturmark sparas på gården.
- *Gaturum* – vid kompletteringar föreslås gaturummen förändras, bli tydligare med bebyggelse nära gatan. Entréer bör vetta mot gatan. Vid Byälvsvägens sydsida kan ny bebyggelse med fördel placeras närmare gatan.
- *Gångkontakter* – områdets samband med befintliga gång- och cykelstråk och till omgivande stadsdelar ska förstärkas. Orienterbarheten ska förbättras.
- *Gestaltning generellt* – ett större kompletteringsområde bör ges en egen nutida karaktär.
- *Skala* – en tätare bebyggelse och större skala än befintlig bebyggelse kan prövas (Bergholmsbacken).
- *Centrum* – vid kompletteringar ska bottenvåningarna utformas så att verksamheter kan inrymmas. Höga hus, upp till ca 12 våningar, kan prövas i centrum.

Skarpnäck:

Skarpnäck är utformat med den traditionella rutnätstaden som förebild. Planstrukturen är lätt att komplettera - gatunätet kan förlängas, ytterligare kvarter läggas till, staden är aldrig ”färdig”. Rött tegel är helt dominerande som fasadmaterial. För kompletteringar och nya bebyggelseområden gäller:

- *Terränganpassning* - komplettering mot Skärgårdsskogen ska ske med hänsyn till befintlig terräng och med så små nivåförändringar som möjligt.
- *Gårdsuppbyggnad* kan gärna ske med halvöppna, luftiga gårdar, så att den gröna karaktären kan behållas och att förutsättningar finns för att naturmark sparas på gården.
- *Nya kvarter* som i uppbyggnad liknar befintlig struktur bör adderas och befintliga gator förlängas.
- *Gångkontakter* – områdets samband med befintliga gång- och cykelstråk och till omgivande stadsdelar ska förstärkas och orienterbarheten förbättras.
- *Skala* - bör i genomsnitt överensstämma med befintliga kvarter men kan med fördel varieras inom kvarteret. Inslag med enstaka höga hus i strategiska lägen kan prövas.
- *Fasadmaterial* - bör ha släktskap med det befintliga Skarpnäck men kan gärna kombineras med andra material.
- *Tak* - bör ha en tydlig takvinkel och ny bebyggelse ska inordnas i taklandskapet

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Referensbilder:

Nedan följer några nutida exempel på väl studerade bebyggelsekompletteringar med både nya och traditionella material, terränganpassning, variation, omsorgsfulla detaljer och egen karaktär.

Höghus i bullerutsatt läge vid Brommaplan.
Arkitekt Joliark

Kvarter och gårdsmiljö, Annedal
Arkitekt Lindberg Stenberg, Landskapsarkitekt Landskapslaget

Fasad i cortenstål.
Midsommarkransen Kv Ormbunken, Murgrönan och Buxbomen
Arkitekt Brunnberg

Terränganpassning, Annedal
Kv Baltic Arkitekt Kjellander Sjöberg, Landskapsarkitekt Topia

Omsorsfulla detaljer. Hammarbyhöjden, Kv Bordslampan
Arkitekt Dinell Johansson, Byggherre Primula

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

GRÖNSTRUKTUR - natur, park, idrott, rekreation

Tillgången till stora natur- och friluftsområden är god både inom och intill stadsdelarna. Både Nackareservatet och Flatens naturreservat gränsar till programområdet. Inne i området finns det öst-västliga parkstråket med Bagarmosseskogen.

Gröna samband

Programmmet syftar till att behålla och förbättra områdets gröna samband med stråk och parker både inom området och till omgivande stadsdelar och till naturreservaten. Fler ska lockas till att röra sig gående och cyklande. Entréerna mot reservaten ska göras tydligare.

Naturvärden

Inom området finns höga naturvärden som på vissa platser kommer att påverkas av ny bebyggelse Fler människor innebär också mer slitage även om områden inte bebyggs. Det öst-västliga parkområdet - Bergholmsparken i förslaget - utvecklas som ”stockholmsstråk” enligt översiktsplanen, dvs ett välskött grönt samband där olika aktiviteter och funktioner koncentreras längs välanvända promenadstråk. Skarpa by har de högsta naturvärdena med kärnområden för ek. (Kärnområde= område som utgör livsmiljö för skyddsvärda arter). Ny bebyggelsen ska omsorgsfullt passas in för att minimera negativ påverkan. Här kan finnas skäl att göra vissa naturvårdsåtgärder. som t ex att friställa ekar så att de får solljus och tillväxtutrymme.

Parker, idrott och rekreation

Inom programområdet finns möjlighet att på ett bra sätt tillgodose delar av stadsdelsområdets behov av idrottsanläggningar. Idrottsfunktionerna blir här samlade. I närområdet - Bergholmsparken - tillskapas ytor för spontanidrott. En simhall i kombination med ny idrottshall föreslås på Skarpnäcks sportfält. Plats för ytterligare en fullstor idrottshall reserveras i direkt närhet till den nya F-9 skolan vid Bergholmsbacken.

Befintliga övriga idrottsytor inom sportfältet kan behållas med några förändringar. En av natur-gräsplanerna ersätts med en konstgräsplan och grusplanen utgår. Vid placering av en ny ishall på Kärrtorps IP kan en utomhusisbana inom programområdet bli aktuell för att ersätta utomhusrinken på Kärrtorps IP.
Den befintliga skateparken i Skärgårdsskogen kommer att kunna finnas kvar och utvecklas.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

SKOLA OCH FÖRSKOLA

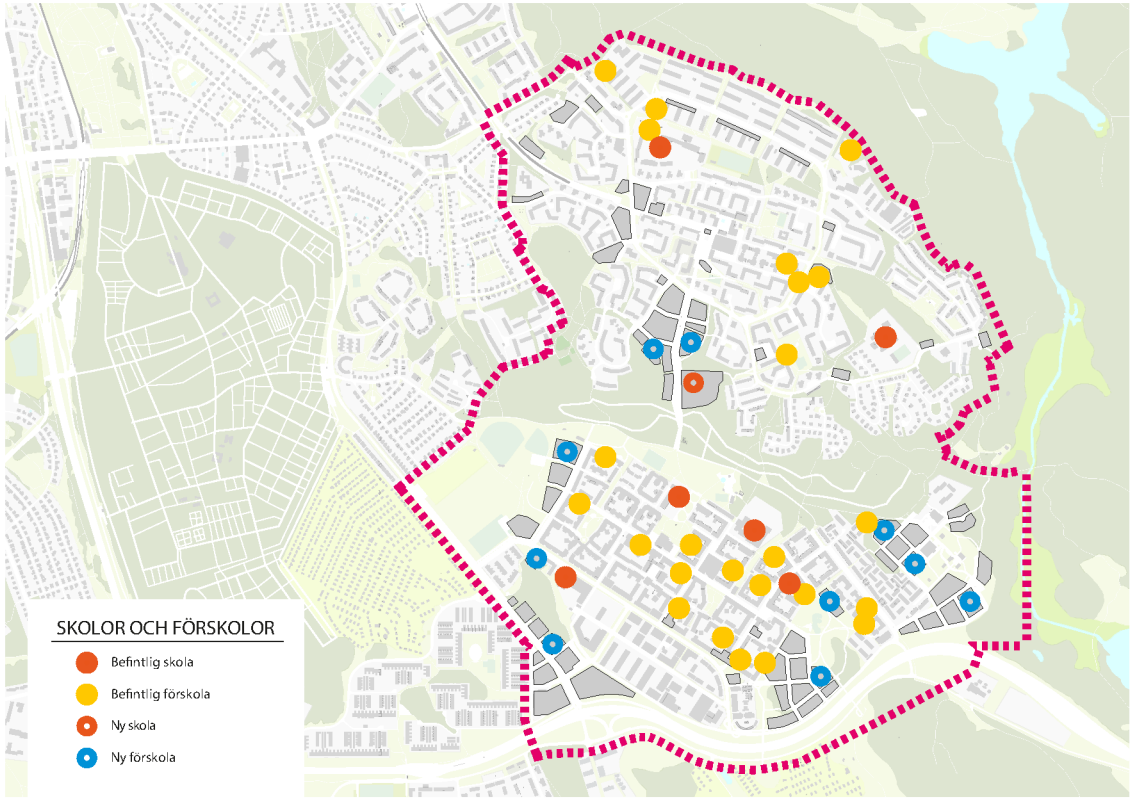
Förskolor

Programförslagets inriktning med ca 2500-3500 lgh innebär att det behövs ca 50 - 70 nya avdelningar. Stadsdelsförvaltningen planerar att bygga förskolor med 6 - 8 avdelningar/förskola. I programmet redovisas platser för 7 friliggande förskolor samt ytterligare 3 platser där förskolor skulle kunna rymmas inom ett kvarter. Befintliga omoderna förskolor och paviljonger med tillfälliga bygglov ska successivt fasas ut. Vid Stångåvägen planeras för en ny förskola med 8 avdelningar. Den ska ersätta den befintliga tillfälliga förskolan på platsen och två förskolor i fd Bergholmsskolans närhet som rivs. Med de nya förskolorna bedöms både det befintliga och tillkommande behovet täckas.

Gårdsytan per barn bör vara ca 30 kvm. Ytan är oftast möjlig att tillgodose. I de flesta lägen ligger dessutom förskolorna placerade så att de gränsar till park eller grönområde. Om förskolor placeras i bostadshusens bottenvåningar kan 30 kvm gårdsyta per barn vara svår att klara.

Skolor

En ny F-9 skola för ca 1100 elever föreslås placeras centralt i området - i Bergholmsbacken mellan stadsdelarna. Läget mittemellan stadsdelarna ger förutsättningar för ökad integration i området. I direkt anslutning till skolan reserveras plats för en fullstor idrottshall. Den nuvarande Bergholmsskolan är i dåligt skick och ska rivas. Områdets befintliga kommunala grundskolor - Bagarmossens skola, Brotorpsskolan och Skarpatorpsskolan (inkl Tätorpsskolan) - behöver och kan i viss mån byggas ut i framtiden. Elevantalsprognosen visar ett underskott med mer än 430 skolplatser år 2023 i området. Detta ska adderas till de 1250 - 1750 platser som beräknas för den nya bebyggelsen. Beräkningen tar inte hänsyn till elevströmmar till och från ett område (utifrån det fria skolvalet) vilket påverkar elevantalet för skolorna. Därför kan det beräknade generella behovet vara större än vad kommande elevantalsprognoser kommer att visa. Även tidplanen för nybyggnationen påverkar behovet av antal platser. Om bostäder byggs utöver den lägre utbyggnadsnivån 2500 lägenheter i området kan ytterligare en skola komma att behövas.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

ARBETE OCH NÄRINGSLIV

Programmet ska ge förutsättningar för att befintliga verksamheter ska kunna utvecklas och nya tillkomma. Plats för ej störande verksamheter i kombination med bostäder ska kunna utvecklas närmast Horisontvägen.

1. Befintligt verksamhetsområde i Skarpnäck föreslås i huvusak oförändrat i den södra delen. Högre exploateringstal skulle kunna diskuteras om ny detaljplan blir aktuell för området.

2. De norra kvarteren utmed Horisontvägen skulle på sikt kunna omvandlas till bostäder eller bostäder i kombination med arbetsplatser. Omvandlingen har till viss del redan påbörjats med befintlig radhusbebyggelse.

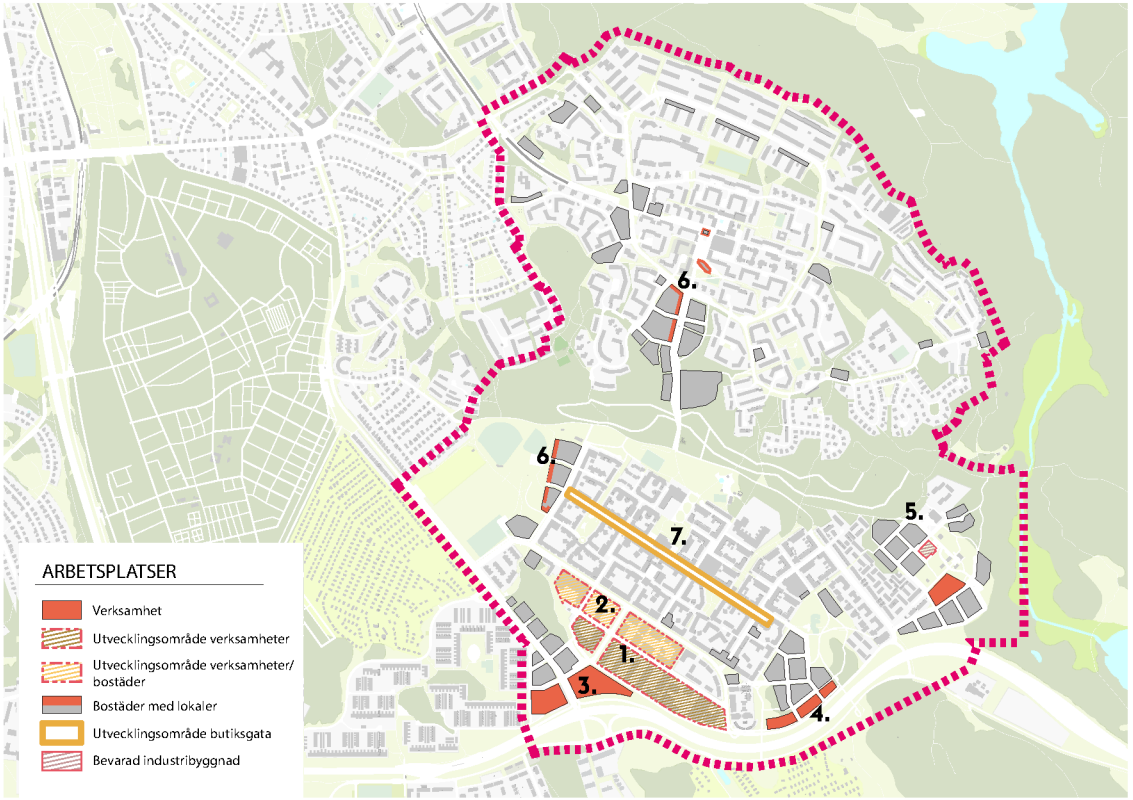
3. Om ramperna vid Skarpnäcks trafikplats byggs om enligt programförslaget kan ytterligare ytor för verksamheter tillkomma.

4. I delområdet Skärgårdsskogen föreslås verksamheter närmast Tyresövägen. Dessa ska utformas för att skärma buller från Tyresövägen.

5. Befintligt verksamhetsområde i Skarpa by föreslås i allt väsentligt avvecklas och ersättas med bostäder.

6. Ny bebyggelse kan gärna ha lokaler i bottenvåningarna. I vissa lägen är det särskilt viktigt t ex i Bagarmossens centrum och utmed de nya stråken Bergholmsbacken och vid sportfältet.

7. Skarpnäcks allé har många små butikslokaler men bör vidareutvecklas som butiksstråk. Möjlighet att skapa så kallade Bokaler (lokal i kombination med bostad) kan utredas vidare. Det finns behov av en större livsmedelsbutik centralt i Skarpnäck.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

TRAFIK

Programförslaget

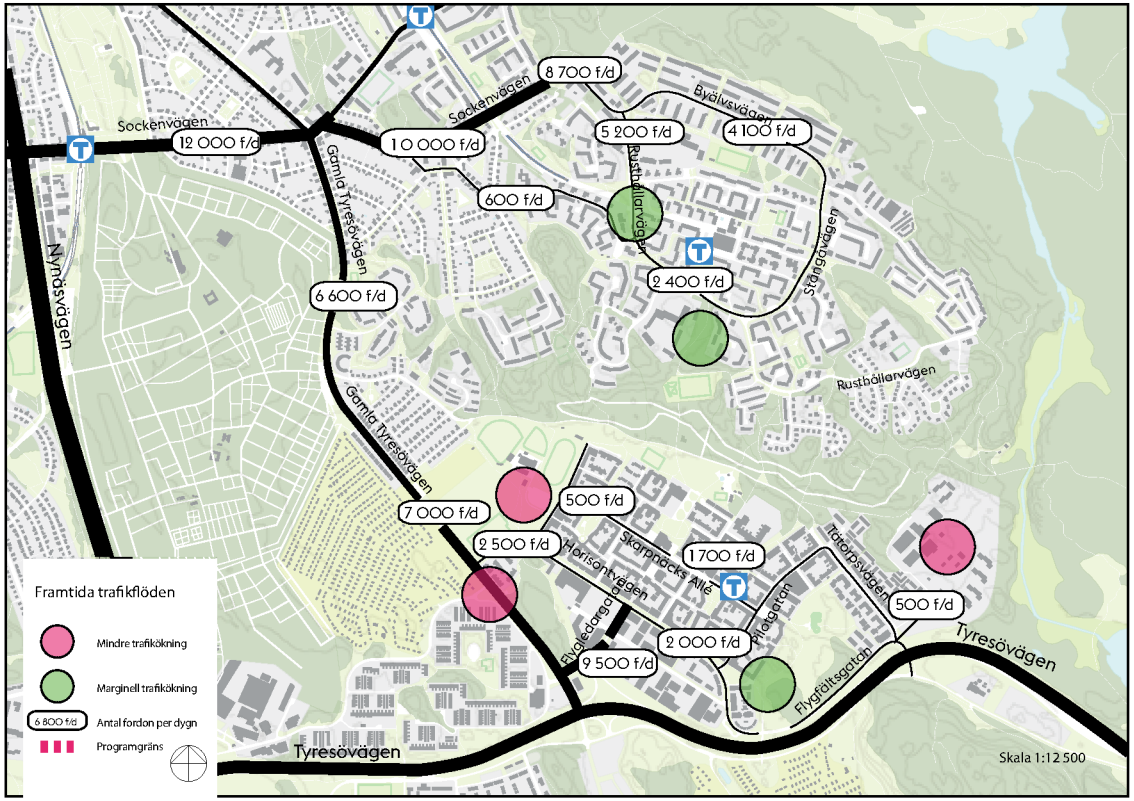
Ny bebyggelse föreslås till stor del utmed redan befintliga gator. Gamla Tyresövägen utvecklas från genomfartsled med landsvägskaraktär till stadsgata med bebyggelse utmed gatan. En ökning av biltrafiken innebär försämrad framkomlighet förutsatt att utbyggnad av vägkapacitet inte görs, en utveckling som inte bedöms som sannolik. I enlighet med stadens Framkomlighetsstrategi kommer resandet i större utsträckning behöva ske med kapacitetsstarka och hållbara transportslag, dvs kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Dessa transportslags förutsättningar måste utvecklas inom programområdet.

I programföreslaget skapas kopplingar mellan och inom de olika delområdena. Stråket som går genom den planerade bebyggelsen kring Bergholmsskolan och som sedan leder vidare mot tunnelbanan i respektive område är särskilt viktigt. I öst-västlig riktning utvecklas Skarpnäcksvägen till ett parkstråk med nya och befintliga aktiviteter och verksamheter.

Framtida resande

Att ta fram trafikprognoser för liknande områden i närhet till Stockholms innerstad är komplext. Denna komplexitet ligger i ett störningskänsligt och tidvis överbelastat vägnät samt ett framtida växande tunnelbanesystem. Framförallt biltrafikens roll är svårbedömd. Biltrafiken har begränsad möjlighet att växa beroende på att Sockenvägen och Nynäsvägen idag är kraftigt belastade med begränsad framkomlighet. Det bedöms därför som troligt att biltrafiken inte kommer att väsentligt öka över dagens nivå. Det liknar den trafikutveckling som varit i Bagarmossen och Skarpnäck de senaste 10-15 åren. I Stockholms innerstad har biltrafikmängderna minskat bland annat beroende på att det införts trängselavgift, blivit dyrare att parkera och att vägkapaciteten inte kan byggas ut mer. Vägkapaciteten kommer

Kartan visar uppskattade framtida trafikmängder. Skillnaderna är små jämfört med idag. Några områden pekas ut där trafikflödet eventuell skulle kunna öka. Det gäller områden med sämre kontakt med kollektivtrafiken eller som det utvecklade sportfältet som får fler besökare med nya verksamheter.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

sannolikt minska till följd av att biltrafikens framkomlighet prioriteras ned till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Slutsatsen är att det framtida resandet kommer att ske med kollektivtrafik, cykel eller som fotgängare i större utsträckning än idag.

Framtida trafikutveckling

Problematiken för biltrafiken kring Sockenvägen och Nynäsvägen bedöms i framtiden vara av samma karaktär och på samma platser som dagens problem. Om biltrafiken ändå skulle öka kommer detta innebära växande köproblematik och än längre maxtimma än dagens.

För att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande krävs åtgärder, bland annat följande:

- Utbyggnad av det lokala cykelvägnätet med förbättrad cykelvägvisning mot kollektivtrafiken
- Upprustning och utbyggnad av gångstråk som är tydligt orienterade mot tunnelbanestationerna
- Utbyggnad av cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken
- Införande av bil- och cykelpool
- Begränsning av parkeringsutbudet genom gröna p-tal och parkeringsköp
- Pengar som sparas på färre p-platser läggs i mobilitetsfond
- Resplaner för programområdet
- Informationskampanjer om smarta resval

Gångtrafik

Fotgängares tillgänglighet och framkomlighet är en förutsättning för att andra hållbara resor med kollektivtrafik och cykel ska fungera. Stråken mellan Bagarmossen och Skarpnäck har idag bristande trygghet och tillgänglighet. För att skapa attraktiva gångstråk måste stråken vara gena i förhållande till målpunkter, inte ha för många branta backar och vara befolkade. För sträckor utanför tätbebyggda områden ställs särskilda krav på bra och fungerande belysning.

Cykeltrafik

Enligt trafikprognosen kan en stor ökning av cykeltrafiken förväntas. Cykeltrafikens infrastruktur måste därför byggas ut och förbättras.

Vid planeringen av framtida infrastruktur för cykel är det viktigt att inte bara beakta möjligheterna inom programområdet utan också studera framkomlighet och skapa sammanhängande cykelvägnät även utanför programområdet.

Pendlingsstråk

Den regionala cykelinfrastrukturen ska möjliggöra cykelpendling över längre sträckor. Fokus för framtida åtgärder är att binda samman och höja standarden på befintliga stråk.

I Cykelplanen är Skarpnäcksvägen och Flatenvägen utpekade som pendlingsstråk. På Flatenvägen saknas idag cykellösning. I programarbetet har det diskuterats om Skarpnäcksvägens pendlingsstråk ska kompletteras eller ersättas med ett pendlingsstråk utmed Gamla Tyresövägen. En sådan komplettering skulle skapa ett bättre samband med Sköndal och Farsta där det också planeras för fler bostäder.

Idén kring ytterliggare ett nytt pendlingsstråk har väckts under programarbetet. Detta stråk utgår från Bagarmossen centrum, går längs med tunnelbanan och skulle kunna sammanbinda Bagarmossen, Kärrtorp och Nytorpsgärde.

Framtida cykelbanor intill bebyggelse bör byggas separerade från gång- och biltrafik samt vara enkelriktade på gatans båda sidor. Då finns mindre behov av att korsa gatan och cyklisterna följer biltrafiken på ett bättre sätt som underlättar samspel i korsningspunkter. Med detta i åtanke skulle det vara önskvärt att bygga enkelriktade cykelbanor utmed Gamla Tyresövägens norra del för att skapa en bättre kontinuitet i pendlingscykelstråket. Längs sträckor där bebyggelse inte finns direkt inpå cykelbanan kan dubbelriktad cykelbana tillåtas utmed en sida av gatan, detta gäller exempelvis cykelstråk utmed Flatenvägen. För utbyggnad av eventuella pendlingscykelstråk av högre standard krävs mer detaljerade studier eftersom dessa stråk ska vara helt separerade från annan trafik.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Huvudstråk

Standarden på huvudstråken längs Sockenvägen och Gamla Tyresövägen är idag acceptabla. När cykeltrafiken ökar bör det utredas om kapaciteten kan höjas och trafiksäkerheten kan förbättras.

Lokalstråk

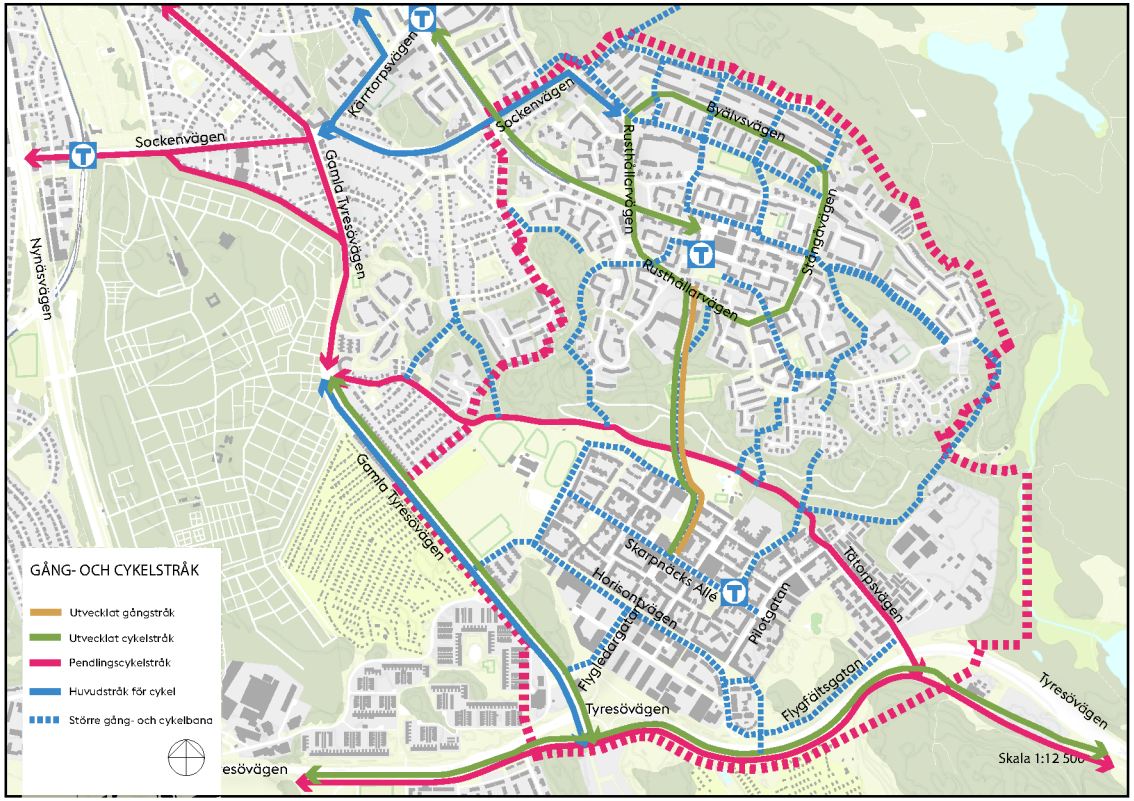
För de lokala stråken finns behov av att förbättra möjligheten att cykla separerat från biltrafiken i gatunivå i Bagarmossen. För att förbättra cyklisters förhållanden på lokalstråken föreslås att enkelriktade cykelbanor anläggs utmed Rustållarvägens, Byälvsvägens och Stångåvägens båda sidor för att möjliggöra säker cykling utmed de större gatorna. Dock innebär detta att dagens kantstensparkering utmed dessa gator måste utgå och hänvisas till andra platser.

Den framtida trafikprognosen pekar på att cykelresor måste öka för att klara den färdmedelsandel som anges. Cykelinfrastrukturen bör därför anpassas och byggas ut för att möjliggöra lokala resor till tunnelbanestationerna och att där kunna erbjuda högklassig cykelparkering med smidig omstigning till tunnelbanan. Med en utbyggnad av cykelbanor utmed de större gatorna i Bagarmossen skulle tillgängligheten och orienterbarheten med cykel till tunnelbanan förbättras.

Cykelparkering

Med ökad cykeltrafik måste möjligheten att parkera sin cykel bli bättre. Vid utbyggnad av cykelparkering bör tunnelbanestationerna i Bagarmossen och Skarpnäck prioriteras. För att skapa attraktiva cykelparkeringar behöver de vara säkra, ligga nära entrén och vara väderskyddade. Dessa två platser lämpar sig väl för att bygga ett parkeringsgarage för cyklar där exempelvis cykelservice och café kan inrymmas. En annan plats som kan komma att behöva en speciellt anordnad cykelparkering är sportfältet och vid den planerade simhallen. Utöver dessa platser krävs även goda cykelparkeringsmöjligheter inom kvartersmark, både utomhus och inomhus. För dimensionering av cykelparkering

Gång och cykeltrafik med möjliga utvecklingsstråk samt pendlingsstråk och huvudstråk för cykeltrafik.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

har Stockholm stad tagit fram parkeringsnormer. Om bilparkeringsnormen hålls låg kan cykelparkeringsnormen i programområdet komma att behöva justeras upp.

Kollektivtrafik

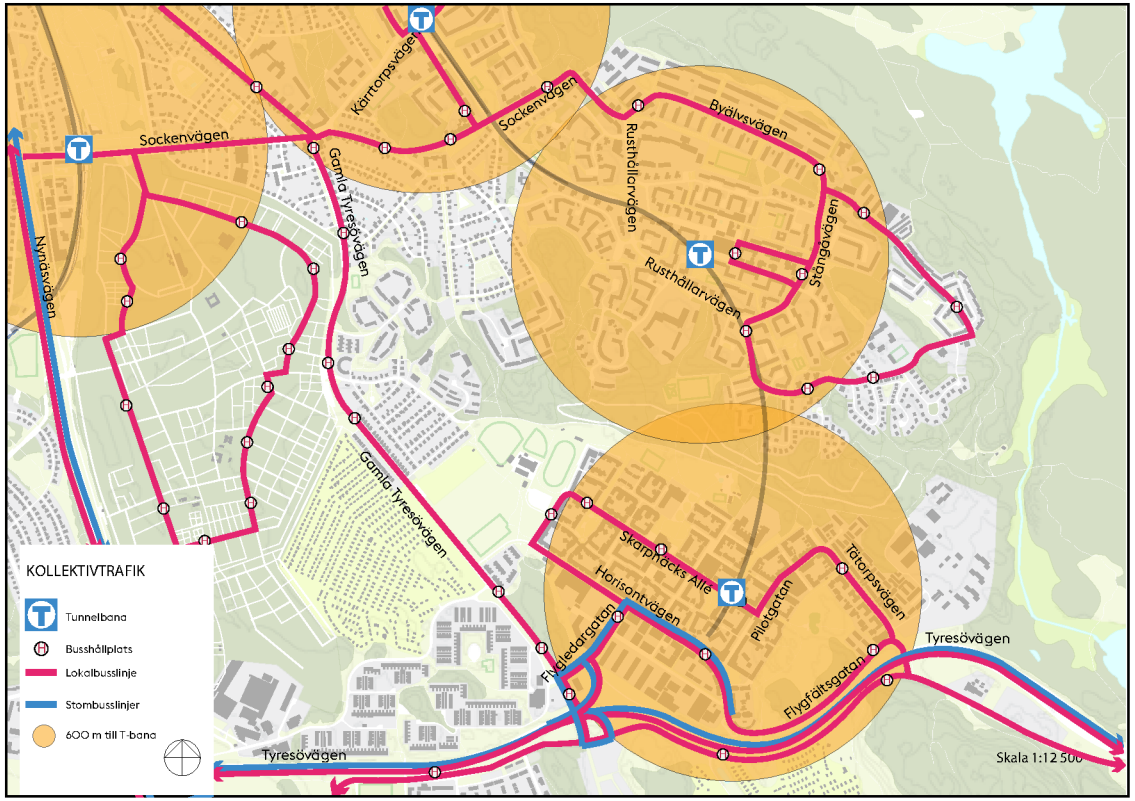
Kollektivtrafiken inom programområdet kommer i framtiden att få ökad kapacitet. I underlagsrapporterna till den så kallade Stockholmsförhandlingen nämns att dagens 6-minuterstrafik för tunnelbanan under rusning i framtiden kan blir 4-minuterstrafik. Programområdet har överlag bra tillgänglighet till tunnelbanan. Det finns dock områden som har över 600 meter gångavstånd till närmsta tunnelbanestation. För delar av Skarpa by är avståndet upp till 800 meter. På avstånd över 600 meter ligger en brytpunkt för valet mellan kollektivtrafik och andra trafikslag, främst bil. Ska kollektivtrafiken tillgängligöras och utgöra ett attraktivt alternativ på gångavstånd upp mot 800 meter ställs högre krav på utformning av gångstråk, lokalstråk för cyklister och cykelparkering vid tunnelbanan.

I framtiden skulle en ytterligare tunnelbaneuppgång i Skarpnäck kunna förbättra den idag bristfälliga kopplingen mellan stombussar och tunnelbanan. För närvarande är det inte aktuellt. Det krävs en omfattande exploatering kopplat till en ny uppgång. En framtida möjlighet bör ändå inte byggas bort. Det vore också önskvärt att på sikt förlänga tunnelbanan mot Sköndal - Farsta alternativt Tyresö. Inga större förändringar gällande busslinjenätet planeras. För busstrafiken är det dock intressant att öka resandet i öst-västlig riktning och söderut mot Sköndal och Farsta. Detta stråk är utpekat i Översiktsplanen och både Sköndal och Farsta kommer under kommande år att förtätas och utvecklas med fler bostäder och arbetsplatser. I detta skede finns ingen analys över framtida resande med busstrafiken i området utan detta behandlas av Trafikförvaltningen i kommande planeringsskeden.

Biltrafik

Den planerade bebyggelsen placeras både utmed befintliga/ombyggda och helt nya gator. För de större gatorna som innehåller flera viktiga trafikfunktioner har detaljstudier gjorts.

Kollektivtrafik inom och angränsande till programområdet. Gångavstånd max 600 m till t-bana inom cirkeln.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Sockenvägen
Det finns inga enkla åtgärder för att öka framkomligheten på Sockenvägen. Även om kapaciteten skulle kunna öka lokalt kommer den att försvinna i ett större perspektiv eftersom köproblematiken endast flyttas längre ut i systemet.

Byälvsvägen
Denna gata är den som är mest präglad av tidigare planeringsideal med gång- och cykeltrafiken separerad från biltrafiken i planskildheter under vägen. Gatan planeras att omgestaltas och omgivande bebyggelse rustas upp och kompletteras. Idag är körbanan bred medan gångbanorna är smala. Ingen parkering tillåts och busstrafik trafikerar sträckan. För att skapa en tätare stadsgata bör körbanan smalnas av och en ny gång- och cykelbana kan då byggas. Åtgärder för att få ner hastigheterna kommer behövas.

Gamla Tyresövägen
Idag upplevs Gamla Tyresövägen som en landsväg med få korsningspunkter och lite eller ingen bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Med en framtida utbyggnad av bostäder utmed vägen bör den utformas som en stadsgata. Det är viktigt att säkerställa att det finns plats för ett pendlingscykelstråk på båda sidor. Gamla Tyresövägen är en av de mer trafikerade gatorna inom programområdet. Med ny bebyggelse längs gatan tillkommer flera nya anslutningar vilket ställer nya krav på gatan. Flera övergångsställen minskar även barriäreffekten samt skapar luckor för biltrafik från lokalgatorna.

Nya bostäder vid Kärrtorps IP
En möjlig exploatering av ett område mellan Sockenvägen och Kärrtorps IP diskuteras. Planeringen av bebyggelse och infrastruktur inom programområdet ska beakta en framtida exploatering av platsen genom att inte bygga bort en sådan möjlighet.

Trafikplats Skarpnäck
Det har studerats om trafikplatsen skulle kunna ges en ny yteffektiv, utformning som kan frigöra mer utvecklingsbar mark. Förslaget bygger på principen att raka ramper anläggs och ansluter i cirkulationsplatser eller så kallade droppcirkulationer på Gamla Tyresövägen.

Gång- och cykelkoppling mellan Bagarmossen och Skarpnäck
Ett brett gång- och cykelstråk för bättre samband mellan stadsdelarna skapas mellan Rusthållarvägen - Skarpnäcksvägen - Skarpnäck. En del av stråket passerar utmed ny bebyggelse. På resterande del av stråket är det viktigt att säkerställa att inte bilister från intilliggande gator letar sig upp på stråket.

En gatukoppling för biltrafik mellan Bagarmossen och Skarpnäck har tidigare utretts. En sådan koppling skulle passera genom grönområden med delvis utmanande topografiska förhållanden. Det finns inget som tyder på att köproblematiken på Sockenvägen och Gamla Tyresövägen skulle avhjälpas med en koppling, eftersom kapacitetsbristen ligger på Nynäsvägen.

Bilparkering
Parkeringsplaneringen är ett viktigt styrmedel för att skapa en hållbar trafikutveckling. En generös tillgång till parkering skulle sannolikt komma att bidra till att öka bilinnehavet.

I Bagarmossen föreslås att Rusthållarvägen, Stångåvägen och Byälvsvägen ska prioritera den rörliga trafiken. Dagens kantstensparkeringar bör överlåtas till ytor för gående och cyklister. Stockholms stad planerar att införa ”Projektspecifika och gröna parkeringstal”. Vid nyexploatering ska ett projektspecifikt parkeringstal tas fram som bygger på närhet till kollektivtrafik, bostadstyp och byggherrens intresse av att ombesörja mobilitetstjänster som underlättar för användning av andra trafikslag än bil. Exakt utformning av parkeringstal bör göras först efter mer konkreta bebyggelseförslag finns framtagna och efter att en eventuell parkeringsutredning gjorts.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

DELOMRÅDE 1 - Bergholmsbacken

Området

Området sträcker sig söderut från Rusthållarvägen i norr och Bergsrådsvägen i väster. Idag finns Bergholmsskolan samt två förskolebyggnader här. I övrigt består området av park- och naturmark, samt en grusplan. Det befintliga gc-stråket genom skogen till Skarpnäck upplevs idag som otryggt. Nivåskillnaden mellan Rusthållarvägen och Bergholmstorpet är ca 12 m.

Sammanlänkande gång- och cykelstråk

Ett generöst utformat gång- och cykelstråk föreslås mellan Bergholmsparken och Bagarmossen centrum vid T-banan och är den tydligaste fysiska kopplingen mellan stadsdelarna. Stråket förbi Bergholmstorpet får en ny, rakare riktning vid nuvarande bollplan för bättre orienterbarhet upp mot Bagarmossens centrum. Stråket som länk mellan stadsdelarna stärks genom dess utformning. Det ska upplevas som tryggt, väl belyst och attraktivt. Utmed sträckan passerar man ett antal miljöer– bostäder, skola, idrottshall, naturmiljöer, lekplats, sittplatser med mera, som alla bidrar till att befolka stråket. Befintlig vegetation i kanten av stråket gallras och öppnas upp så att stora karaktärsfulla ekar kan friställas och vissa träd belysas. Ljussättning av sådana träd bidrar också till en varierad och kvalitativ upplevelse. Dagvatten tas om hand ytligt i stråket i t.ex. flacka, planterade fuktzoner med blommande växter som också skapar upplevelsevärden.

Bebyggelse

Den nya bebyggelsen med ca 500-550 lägenheter utformas som halvöppna kvarter och lamellhus i 4-6 våningar. Utmed stråket föreslås lokaler i bottenvåningarna. Bostadsentréer ska vetta ut mot gata/stråk. Stadsdelsförvaltningen har även behov av ett vård- och omsorgsboende med ca 70 vårdplatser, som förutsätts integreras i bebyggelsen inom delområdet.

Gator, angöring, parkering

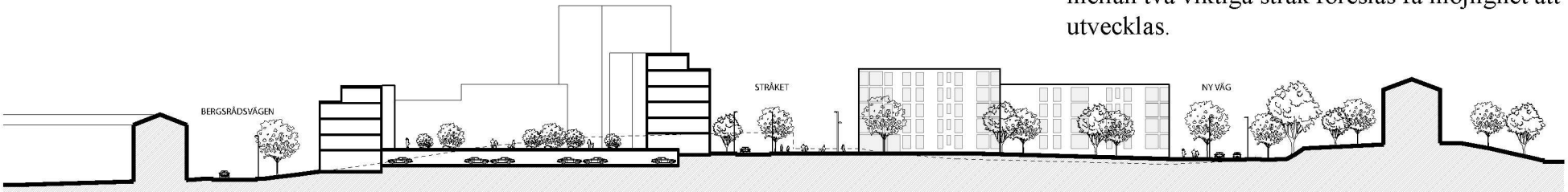
Bilangöring sker från Bergsrådsvägen och Rusthållarvägen. Där parkstråket löper parallellt med eller korsar angöringsgata till bostäder utformas gatumarken på gåendes villkor och med låga hastigheter. Angöring för leveransfordon med till skolan sker från en ny gata från Rusthållarvägen i öster. Bil- och cykelparkering anordnas på kvartersmark.

Skola, förskola

Den befintliga Bergholmsskolan med två mindre förskolor är i dåligt skick och rivs. Förskolorna ersätts med en ny vid Stångåvägen. En ny F-9-skola för ca 1100 elever samt sporthall föreslås i områdets södra del. Sporthallen men även skolans lokaler bör kunna nyttjas kvällstid. Placeringen mittemellan Bagarmossen och Skarpnäck gör att skolan kommer att upplevas tillhöra båda stadsdelarna. Plats för två nya förskolor redovisas.

Bergholmstorpet

Befintlig caféverksamhet i korsningspunkten mellan två viktiga stråk föreslås få möjlighet att utvecklas.



Tvärsektion genom området

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

RUSTHÅLLARVÄGEN

BERGSRÅDSVÄGEN

VÄNEGRÄND

FÖRSKOLA

FÖRSKOLA

SKOLA

SKARPNÄCKSVÄGEN

BERGHOLMSTORPET

BERGHOLMSBACKEN

- Nya bostäder
- Nya bostäder med lokaler i bottenvåning
- Ny förskola/skola
- Ny bebyggelse, övriga delområden
- Pågående projekt

0 20 40 60 80 100

DELOMRÅDE 2 - Bergholmsparken

I översiktsplanen och i programuppdraget anges att Bagarmossen och Skarpnäck ska kopplas samman. Park- och naturmark som ligger mellan olika stadsdelar fungerar ofta som gemensamma ”vardagsrum” och mötesplatser men kan också tidvis upplevas som barriärer som skiljer områden åt. Ett sätt att utveckla stadens grönområden som viktiga länkar i en sammanhängande grön promenadstad är att utveckla så kallade ”Stockholmsstråk”. Naturområdet på ömse sidor om Skarpnäcksvägen mellan Bagarmossen och Skarpnäck är redan idag ett viktigt och uppskattat gemensamt park- och skogsområde, som har stor potential att utvecklas till ett ”Stockholmsstråk” dvs enligt översiktsplanen ”ett välskött grönt samband där olika aktiviteter och funktioner koncentreras längs välanvända promenadstråk”. Området har höga ekologiska värden. I samband med detaljplanearbetet bör det också utredas om och hur det är möjligt att integrera konst i utformningen av Bergholmsparken. Programförslaget innebär generellt att:

- Befintliga rekreativa och ekologiska kvaliteter förstärks i såväl parkmark som skogsmark.
- Nya funktioner och kvaliteter utifrån dagens och framtidens krav och behov ska tillkomma.
- Trygga och kvalitativa stråk inom området, mellan stadsdelar och till Nackareservatet ska skapas.
- Bergholmsparken ska bli en park för alla.

1. Skogen

Flera partier av skogen närmast stråket gallras och öppnas upp. Ett antal ekar ställs fria och bildar på så sätt än mer karaktärsfull naturmark. Enskilda stora ekar i brynzonerna kan ljussättas och bidra till en tryggare och mer upplevelserik miljö. Med en växande befolkning ökar också slitaget i skogen. Vid känslig hällmark kan det huvudsakliga slitaget behöva kanaliseras till vissa stråk.

2. Skarpnäcksvägen

Stråket ligger i gränsen mellan skog och park och utgör områdets huvudstråk i öst-västlig riktning. Här rör man sig inom parkområdet, men även till och från Nackareservatet och andra stadsdelar. Stråket byggs om till ett parkstråk med ny möblering, tydliga kanter och utvecklad belysning. Längs med stråket lyfts befintliga stora ekar och tallar fram ytterligare. Sikten söderut mot parken kan förbättras genom gallring och att vissa vegetationspartier utgår helt. Skarpnäcksvägen är också ett utpekat cykelpendlingsstråk.

3. Entré från sportfältet

Skarpnäcksvägen möter stråket som går utmed sportfältets östra sida. I korsningen skapas en entréplats till Bergholmsparken.

Området har ekmiljöer med riktigt gamla, grova ekar.

Visionsbild över Skarpnäcksvägen och Bergholmsbacken. Illustration: White Arkitekter/Tovatt Architects & Planners.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02. Dnr 2014-12380

4. Fältet
Det öppna gräsfältet är parkens hjärta med plats för många olika funktioner - som festplats vid midsommar och valborg, för picknick, drakflygning, bollspel mm. Diken i dess norra del läggs igen och buskvegeation utgår för att förbättra kopplingen till Skarpnäcksvägen och bjuda in till parken. Ett nytt diagonalt stråk som en förlängning av Bergholmsbacken landar i den östra delen av Skarpnäcksparken och leder ned till Skarpnäcks allé.

I dess södra del anordnas en ny publik yta där befintlig dagvattendamm ligger. Dammen utgår i sin nuvarande form och flyttas till nytt läge med ny vegetation. Området kompletteras med finparkskvaliteter som blommande växter, sittplatser och ny belysning.

5. Södra parkstråket
Parkstråket närmast Skarpnäcks bebyggelsefront utvecklas till varierad promenad med fler trädplanteringar och blommande växter. Hundrastgårdens västra gräns behöver ses över.

6. Sportplanen
Befintlig grusplan byggs om till en yta för spontanidrott med flertalet bollsporter.Ytan läggs om delvis med asfalt, delvis med konstgräs för att kunna användas även på vinterhalvåret. Nya sittplatser anordnas i anslutning, med fördel som en mer form av läktare med lekfull form som kan användas på flera sätt över året. Delar av läktaren kan ha lättare takkonstruktioner.

7. Cykelbana
Befintliga cykelstigar över kullarna utvecklas till en mindre slinga / anläggning för terrängcykling.

8. Dansbana
En dansbana med informella sittplatser runt om för publik och för samlingar vid gruppövningar.

9. Skogsdunge
Här har Ur & skurförskolan del av sin verksamhet. Inga förändringar föreslås.

10. Ekdunge
Skogsdungen gallras till stor del och får mer karaktär av öppen träddunge. Befintlig stor ek friställs, en sittplats med karaktärsfulla möbler kan t ex anordnas i anslutning till den. Stråk genom dungen iordningsställs samt ny belysning av ek och stråk.

11. Naturlek
Hagmark med naturinspirerad lekutrustning. Ut gör en målpunkt i Bergholmsstråket, men också ett komplement till befintlig parklek. Motorikbana, stor klätterställning och diverse naturinspirerade lekutrustningar. Hagmarkskaraktären behålls och kompletteras med t.ex. träflis som fallskyddsunderlag. Viss del av utrusningen placeras i skogsbrynet.

Sportplan med sittplatser i anslutning. Skogen intill har gallrats och öppnats upp. Illustration: Preben Skaarup Landskab.

Naturlek och klättring. Foto: White Architects.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

12. Hundrastgården
Hundrastgårdens västra gräns flyttas österut för att möjliggöra ett nord-sydligt gångstråk mellan Vinggatan och Gamla Skarpnäcksvägen förlagt utanför själva rastgården.

13. Bergholmstorpet
Caféverksamhet skulle kunna utvecklas med plats för ytterligare byggnader.

14. Skarpatorpsskolan
Skolan kan på sikt byggas ut mot stråket.

15. Skarpnäcksgången
Ett viktigt stråk för att ta sig från tunnelbanan ut till Nackareservatet. Stråket upplevs idag som otryggt, mörkt och lite undanskymt. Belysningen måste förbättras. En väl belyst, utökad cykelparkering ska anordnas.

16. Pulkabacke
Befintlig välanvänd pulkabacke som behålls.

17. Stråk mot Skarpa by
Trygghetsskapande åtgärder i form av vegetationsgallring samt översyn av belysning.

18. Parkleken
Befintlig parklek med plaskdamm och viss djurhållning rustas upp och utvecklas. Befintliga byggnader ses över och en ny permanent parklekslokal som kan kombineras med andra verksamheter planeras in. Yta för skridskoåkning vintertid avsätts.

19. Skarpnäcksparken norra entré
Nytt gångstråk över fältet (3) ansluter till Skarpnäcksparkens östra del. Platsen vid befintlig dagvattendamm utvecklas och rustas. Nya finparkskvaliteter med t.ex. sittplaytser och blomplanteringar.

Bergholmstorpet hyser idag café mitt i korsningen Skarpnäcksvägen/Bergholmsbacken.

Lek och natur med nattbelysning. Foto: White Architects.

Lek och balansgång i naturmiljö. Foto: White Architects.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

DELOMRÅDE 3 - Skarpnäcks sportfält

Området
Området omfattar Skarpnäcks sportfält och Pungpinans fritidsträdgårdar. Det gränsar mot Skarpnäcksvägen i norr, Vinggatan och Horisontvägen i öster och Gamla Tyresövägen i söder. Nedanför Skarpnäcksvägen är området nästan plant. Markförhållanden är mindre bra då marken utgörs av lerlager med varierande djup.

Bebyggelse
Skarpnäcksstaden byggs ut mot sportfältet med ca 300-350 lägenheter i tre kvarter med 4-6 våningar och eventuellt enstaka högre byggnad. Skarpnäck får en ny bebyggelsefront mot det mer förtätade och befolkade sportfältet. Den nya bebyggelsens bottenvåningar mot fältet i västerläge utformas så att lokaler för t ex caféer, uteserveringar, butiker och restaurang kan inrymmas. Bostäderna utformas med hänsyn till störningsrisker från sportfältet.

En ny sim- och sporthall placeras väl synlig i hörnet Horisontvägen-Vinggatan vid entrén mot Gamla Tyresövägen.

Med föreslagen placering och bebyggelsevolym kan Idrottsförvaltningens framtida behov också tillgodoses i programförslaget.

Alternativa placeringar av bebyggelse på fältet har studerats - både att lägga bebyggelsekvarter utmed Gamla Tyresövägen alternativt på grusplanen invid Horisontvägen. Kvartersstadens struktur gör den enkel att bygga vidare på olika sätt. Med planförslaget behålls den öppna vyn mot söder med poppelallén.

Sportfältet

1. En 11-manna konstgräsplan förläggs inom befintliga naturgräsplaner. En konstgräsplan ökar kapaciteten då planen kan bokas in fler timmar än naturgräsplaner.

2. En 11-manna konstgräsplan (ersätter befintlig konstgräsplan vid Vinggatan) förläggs inom befintlig grusplan, som utgår när platsen bebyggs.

3. En ny sim- och idrottshall placeras vid Horisontvägen/Vinggatan. Idrottshallen ersätter den befintliga idrottshallen som demonteras. Servicefunktioner såsom omklädning, förråd, klubbhus och servering mm förläggs i den nya huskroppen.

4. En ishall alternativt en isbana. En ishall behövs inom stadsdelsnämndsområdet. Vid placering av en ishall på Kärrtorps IP finns behov av en utomhusisbana inom programområdet för att ersätta utomhusrinken på Kärrtorps IP, för allmänhetens åkning.

5. Ytor för baseboll, softboll, agility och slagtunnel. Befintliga ytor behålls.

Parkstråk
Gc-stråken genom området behålls/utvecklas.

Torg
Mellan simhallen och bostadsbebyggelsen skapas ett torg med sittmöjligheter och plats för stora sällskap. Torget ansluter till sportfältet och ett antal mindre planer för sport och spel i parkmiljö. Utmed bebyggelsens västra sida leder ett promenadstråk upp till Skarpnäcksvägen.

Naturvärden
Norr om platsen för den planerade sim- och idrottshallen finns ett litet bestånd av äldre jätteekar i mogen och gammal ålder. De är inte högsta värdeklass men bör behållas och friställas i solig miljö.

Gator, angöring, parkering
Den nya bebyggelsen angörs från Vinggatan samt från en ny gata närmast fältet. Bostadsparkering för bil och cykel ska ske på kvartersmark. Ca 100 parkeringsplatser anordnas för idrottsplatsens behov.

Skola, förskola
En ny förskola planeras på södra sidan av Horisontvägen, angränsande till området.

Pungpinans fritidsträdgårdar
Odlingsområdet behålls oförändrat.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

DELOMRÅDE 4 - Gamla Tyresövägen

Området
Området sträcker sig mellan Tyresövägen i söder och radhusen vid sportfältet i norr. Befintliga radhus vid Gamla Tyresövägen avgränsar i väster. Horisontvägen avgränsar i öster.

Trafikplats och entré till Skarpnäck
Området vid Skarpnäcks trafikplats närmast Tyresövägen omformas och ramperna flyttas närmare vägen. Ytor kan då frigöras och användas för nya och befintliga verksamheter. Entrén till Skarpnäck blir tydligare. Även Flygledargatan bör ges en utformning som signalerar entré. Idag finns här en transformatorstation och en livsmedelsbutik med parkering. Kartan visar två alternativa lösningar. Gamla Tyresövägen omformas, får gång- och cykelbanor och trädplanteras på båda sidor. Gatans utformning ses över i sin helhet så att den ”hänger ihop” i sina olika delsträckor. Tillåten hastighet måste sänkas om bostäder ska kunna byggas utmed gatan.

Bebyggelse
Ca 400-450 lägenheter placeras längs Gamla Tyresövägens nordöstra sida. Bebyggelsen utformas som terränganpassade, halvöppna kvarter med gårdar som öppnar sig mot Skevrodrets skog. Bebyggelsens skala föreslås bli 4-6 våningar men kan vara högre mot trafikplatsen och utmed Flygledargatan. Under förutsättning att fastighetsägaren är intresserad skulle även kvartersmarken utmed vägens sydvästra sida kunna bebyggas. Bebyggelsen närmast Gamla Tyresövägen utformas med hänsyn till buller.

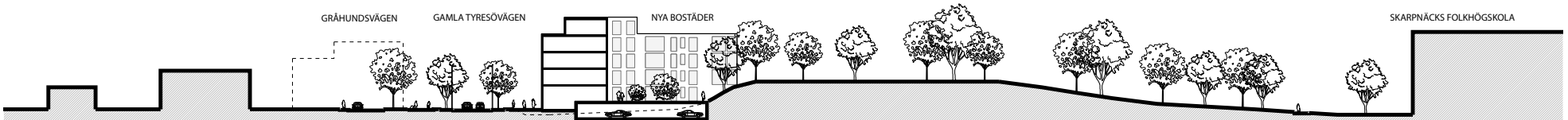
Skola, förskola
Plats för en ny förskola redovisas inom området. Befintlig friskola, Skarpnäcks Fria skola, vid Horisontvägen arrenderar idag en del av skogen som skolgård, som på sikt bör säkras i detaljplan.

Naturvärden
Skogsområdet, Skevrodsskogen, har höga naturvärden. Här finns grova, gamla ekar och tallar. Genom att bebygga i zonen närmast Gamla Tyresövägen och behålla den östra delen av skogen finns förutsättningar att kunna spara många värdefulla träd.

Parkstråk
Den nya bebyggelsen kopplas samman norrut genom att den befintliga gröna förbindelsen genom skogen behålls och förstärks mot Skarpnäcks sportfält.

Skarpnäcks verksamhetsområde
Befintligt verksamhetsområde är kvar och utökas mot sydväst närmast Tyresövägen. En högre högsta tillåtna byggnadshöjd än idag kan övervägas generellt. Närmast Horisontvägen bör en blandnng av bostäder och verksamheter vara möjlig förutsatt att störningar från verksamheterna kan undvikas. En ny gata längs områdets södra gräns innebär att inlastning till stor del skulle kunna ske från denna. Omvandling från enbart verksamheter till andra ändamål har redan inletts med radhuskvartern, studentbostäderna och Skarpnäcks folkhögskola vid Horisontvägen.

Gator, angöring, parkering
Området angörs från Gamla Tyresövägen. Parkering ska lösas inom fastigheten.Bostadsparkering för bil och cykel ska ske på kvartersmark.



Tvärsektion genom området

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Variant med livsmedelsbutik i befintligt läge.

GAMLA TYRESÖVÄGEN

- Nya bostäder
- Nya bostäder med lokaler i bottenvåning
- Ny förskola/skola
- Förskola inom bostadsbebyggelse
- Ny verksamhet
- Ny bebyggelse, övriga delområden
- Utvecklingsområde bostäder/ verksamheter
- Utvecklingsområde verksamheter

0 20 40 60 80 100

DELOMRÅDE 5 - Skärgårdsskogen

Området
Området omfattar södra delen av Skärgårdsskogen mellan befintliga bostäder och Tyresövägen.

Bebyggelse
Den nya bebyggelsen kopplas på den befintliga och formar tillsammans en ny kvartersgrupp. Närmast befintlig bebyggelse hålls skalan låg med halvöppna kvarter kring ett grönt gårdsrum. Ca 350-400 lägenheter i 4-6 våningar föreslås. Enstaka hus kan vara högre. Området är kuperat och bebyggelsen placeras till största delen i den flackare delen av Skärgårdsskogen mellan två höjdpartier. Området närmast Tyresövägen är bullerstört och ligger nära en befintlig kraftledning. Här föreslås verksamheter.

Naturvärden
Stora delar av Skärgårdsskogen har höga naturvärden. Inom norra delen finns bestånd av mycket gamla tallar med inslag av äldre ekar och andra gamla lövträd. Området utgörs av före detta hagmark. Mellan befintliga radhus i väster och ny bebyggelse behålls en bergsknalle med olikåldrig ek i solexponerad västsluttning.

Kvarterspark
En ny kvarterspark med lek skapas mellan förskolorna öster om den nya bostadsbebyggelsen. Den befintliga skateparken behålls som en del av parken och kan utvecklas i framtiden. Kvartersparken ansluter till naturmarken.

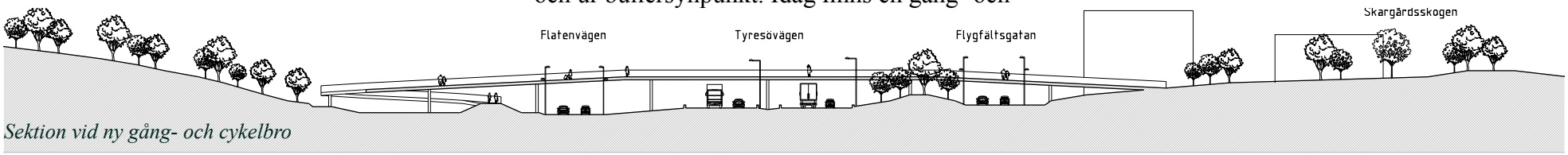
Fornlämningar
Det finns fornlämningar på flera platser inom Skärgårdsskogen. Bebyggelseförslaget innebär att åtminstone en av fornlämningarna kommer att behöva grävas ut. De gamla vägsträckningar/stigar som fortfarande kan skönjas kan vara intressanta att bevara och utveckla.

Buller, kraftledning
Skärgårdsskogen är bullerutsatt. Bebyggelsen i området måste utformas med hänsyn till detta. Söder om området finns en kraftledning. Det bör säkerställas att avståndet till kraftledningen blir sådant att 0,4 µT underskrids vid bostäder och vistelseytor.

Parkstråk och passager
Tyresövägen är en kraftig barriär både visuellt och ur bullersynpunkt. Idag finns en gång- och cykelbro och en passage under Tyresövägen som länkar samman Skarpnäck med Flatenområdet. Dessa kopplingar kan bli mer attraktiva med bättre gestaltning och belysning. För att ytterligare förbättra möjligheterna för en växande befolkning i både Bagarmossen- Skarpnäck och Sköndal att ta sig fram gående och cyklande mellan stadsdelarna föreslås en ny gång- och cykelbro över Tyresövägen emellan befintliga passager. Läge för en bredare framtida passage över Tyresövägen har även studerats Det är en mycket kostsam lösning som i dagsläget inte är aktuell men möjligheten bör finnas kvar.

Skola, förskola
Två förskolor samt ny skolgård till Tornadoskolan i norra delen invid kvartersparken föreslås. Dessa får god tillgång till natur- och skogsytor.

Gator, angöring, parkering
Den nya bebyggelsen ska kunna nås från Flygfältsgatan, Zeppelinargatan och Skarpnäcks allé. Bostadsparkering för bil och cykel ska ske på kvartersmark.



Sektion vid ny gång- och cykelbro

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

DELOMRÅDE 6 - Skarpa By

Området
Området ligger nordöst om Skarpnäck och omgärdar Skarpnäcks gård och herrgårdsmiljön kring denna. Det gränsar till Tyresövägen, Nackareservatet och Skarpnäcksvägen.

Bebyggelse
Nya bostäder byggs på ömse sidor om Skarpnäcks gård och parkrummet. Närmast Tyresövägen utformas bebyggelsen som relativt slutna kvarter med högre bebyggelse, 5-7 våningar, närmast vägen. Bebyggelsen utmed Skarpnäcks gårdsväg är lägre med hänsyn till befintliga radhus och närheten till Skarpnäcks gård. I områdets norra del närmast naturreservatet och de värdefulla ekmiljöerna, som närmare beskrivs under planeringsförutsättningar, ges bostäderna en friare placering med öppna gårdar. Skalan är här 4-5 våningar. Totalt antal nya bostäder är ca 650-700. Den befintliga industribebyggelsen i nordväst rivs till största delen. Med nuvarande gatustruktur kvar kan nya bostadskvarter med 4-5 våningar byggas ut i etapper. I sluttningen mot radhusen kan terränganpassade punkthus prövas. De befintliga vårdbostäderna i området består av fyra separata byggnader som är i dåligt skick och ska rivas. Behovet är 80 nya bostäder i 2-3 byggnadsvolymer med 3 våningar. Bostäderna placeras öster om Skarpnäcks gård mot naturreservatet. Det befintliga bostadskvarteret i områdets norra del behålls liksom bostadsbyggnaden för korttidsboende.

Naturvärden
De högsta naturvärdena inom programområdet finns kring Skarpnäcks gård. Parken kring herrgården är rik på gamla ädellövträd, främst ekar. Ekarna ingår i värdekärna för ek. Den nya bebyggelsen bedöms vara möjlig att placera med hänsyn till de flesta av de befintliga värdefulla träden. De grova ekar som en gång stått öppet men som nu står igenväxta bör friställas genom röjning av den igenväxande vegetationen. Värdefull tallmiljö inom den västra förskolegården bör om möjligt sparas.

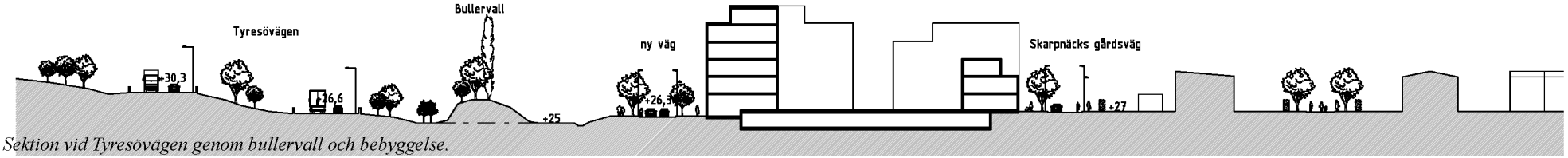
Stråk
Gena och trygga gång- och cykelstråk för bättre kopplingar mot tunnelbanan och Skarpnäcks centrum behöver utvecklas. Befintliga stråk föreslås tydliggöras och rustas.

Buller
Bebyggelsen i området måste utformas med hänsyn till buller från Tyresövägen. En bullervall intill vägen, eventuellt i kombination med plank kan bidra till att höja utemiljöns kvalitet.

Skola, förskola
Inom området finns plats för två förskolor med 6-8 avdelningar. Den ena placeras med gårdsytan mot herrgårdsparken. Den andra i parken väster om nuvarande verksamhetsbyggnader.

Handelsträdgården
Den befintliga handelsträdgården förutsätts vara kvar i området med motsvarande ytor som idag. Viss omdisposition av ytorna behövs troligtvis om bra bostadskvarter ska kunna åstadkommas. Handelsträdgården har också behov av tillfälliga parkeringsytor vår och höst för ca 50 bilar. Ett förslag på placering redovisas på kartan.

Gator, angöring, parkering
Den nya bebyggelsen innebär att nya gator tillkommer och viss ombyggnad sker på befintliga gator. Bostadsparkering för bil och cykel ska ske på kvartersmark.



Sektion vid Tyresövägen genom bullervall och bebyggelse.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

DELOMRÅDE 7 - Bagarmossens Centrum

Området

Området omfattar stråket från Rusthållarvägen mot centrum med parken vid tunnelbanan, Bagarmossens centrum samt området kring Rusthållarvägen - Lagavägen.

Sammanlänkande parkstråk och torg

Ett tydligt sammanlänkande gång- och cykelstråk - Bergholmsstråket- föreslås mellan Bergholmsparken och Bagarmossen centrum vid T-banan. Stråket passerar mellan befintliga bostadshus norr om Rusthållarvägen och landar i parken söder om t-banan i en generös platsbildning med cykelparkeringar. Parkens befintliga grusplan tas bort. Fler sittplatser, platser för möten och rofyllda platser ska tillkomma istället. En karaktärsfull lekattraktion - en målpunkt för hela stadsdelen - ska finnas i centrum.

Bebyggelse vid torget

Högre bebyggelse föreslås i torgets norra del och vid T-banan. Med hänsyn till befintliga högre hus kan ca 10-12-vånings punkthus prövas.

Emågatan och Fogdevägen vid Rusthållarvägen

Rusthållarvägen är uppbyggd över ett gångstråk där tunnelbanan gick innan den förlängdes till Skarpnäck och lades under mark. På östra sidan finns idag en parkering och en obemannad bensinstation. På västra sidan ett grönområde och en stängd panncentral. I det fortsatta planarbetet ska det prövas om det går att sänka Rusthållarvägen så att Lagavägen kan förlängas och anslutas. Entrén till Bagarmossens centrum från väster blir tydligare. En splittrad och lite ”trasig” del av stadsdelen kan läkas. Bebyggelse i 4-6 våningar. Ca 250-300 lägenheter bedöms rymmas i centrum.

Gator, angöring, parkering

Lagavägen behålls som angöring med centrumparkering. Bostadsparkering för bil och cykel ska ske på kvartersmark. Angöring till de nya bostäderna vid T-banan ska studeras vidare i detaljplaneskedet men bör kunna ske från Rusthållarvägen vid kvarteret Sakföraren.

Verksamheter

Lokaler ska finnas i bottenvåningarna i den nya bebyggelsen.

Nedsänkta cykelställ ger god överblickbarhet. Referensbilden visar Nörreport station i Köpenhamn. Gottlieb Paludan Architects/ Cobe

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

FÖRTÄTNINGAR I BAGARMOSSEN

Förutom de större sammanhängande ytor som föreslås bebyggas finns ett antal mindre områden där förtätningar kan prövas. Det kan vara obebyggda skogs- och bergspartier, befintliga fastigheter som kan kompletterats, gaturum som kan utvecklas. En första, översiktlig bedömning av respektive områdets lämplighet har gjorts. Parkering ska lösas på kvartersmark.

1. Grönstråket utmed t-banan mellan Länsmansvägen och Rusthållarvägen
Området ligger avsides och upplevs otryggt på kvällen. Här finns en bollplan som inte används i någon större utsträckning. Buller från t-banan måste hanteras. Angöring bedöms kunna lösas från Länsmansvägen. Ca 60 lgh.

2. Ätravägen-Sockenvägen
Området är ett obebyggt bergsparti med inslag av äldre tallar och berghällar. Bergspartiet stupar brant ner mot Sockenvägen vilket gör att det är lite farligt för barn och gör det svåranvänt som rekreationsyta. Kräver ingrepp i landskapet. Ca 40 lgh

3. Ätravägen vid Rusthållarvägen
Befintligt kontor/verkstad med ev markföroreningsrisk från kemtvätt. Risk för översvämning vid kraftiga skyfall. Lämpar sig för bostäder om befintliga byggnader rivs. Ca 50 lgh

4. Byälvsvägen
Gaturummet längs med Byälvsvägen är idag brett med drygt 40 m mellan husen. Bebyggelsen öppnar sig söderut vilket ytterligare förstärker storskaligheten. Ny bebyggelse skulle kunna placeras längs med vägen så att gaturummet minskas och blir mer intimt. Gatusektionen kan krympas för att minska gatans barriäreffekt. Hastighetssänkande åtgärder är också möjligt. Den befintliga lindallén utmed gatan kan påverka möjligheten att exploatera området då det finns ett generellt biotopskydd för alléer.
Ca 150-200 lgh

5. Stångåvägen
Befintlig parkeringsyta. Angöring kan ske från Kolbäcksgränd. Ca 25 lgh

6. Ljusnevägen
Obebyggt skogsparti i norrsluttning med inslag av äldre tallar och berghällar. Lätt att ordna angöring från Ljusnevägen. Ca 25 lgh

7. Ljusnevägen-Rusthållarvägen
Obebyggt område med naturvärden. Angöring från Ljusnevägen. Gränsar till Nackareservatet. Ca 8 radhus.

8. Rusthållarvägen vid Brotorpsskolan
Skogsparti vid Rusthållarvägen. Ca 7 lgh i radhus

9. Rusthållarvägen vid gångstråk
Obebyggt skogsparti där flera gång-och cykelstråk sammanstrålar. Platsen lämpar sig för bebyggelse men med ingrepp i landskapet. Angöring från Rusthållarvägen. Ca 40 lgh

10. Rusthållarvägen vid Tidagränd
Befintligt garage är i dåligt skick, osäkert om det används. Lämpligt för t ex radhusbebyggelse om befintliga byggnader rivs. Ca 9 lgh

11. Rusthållarvägen - parkeringsplats.
Befintlig parkeringsyta. Ca 25 lgh

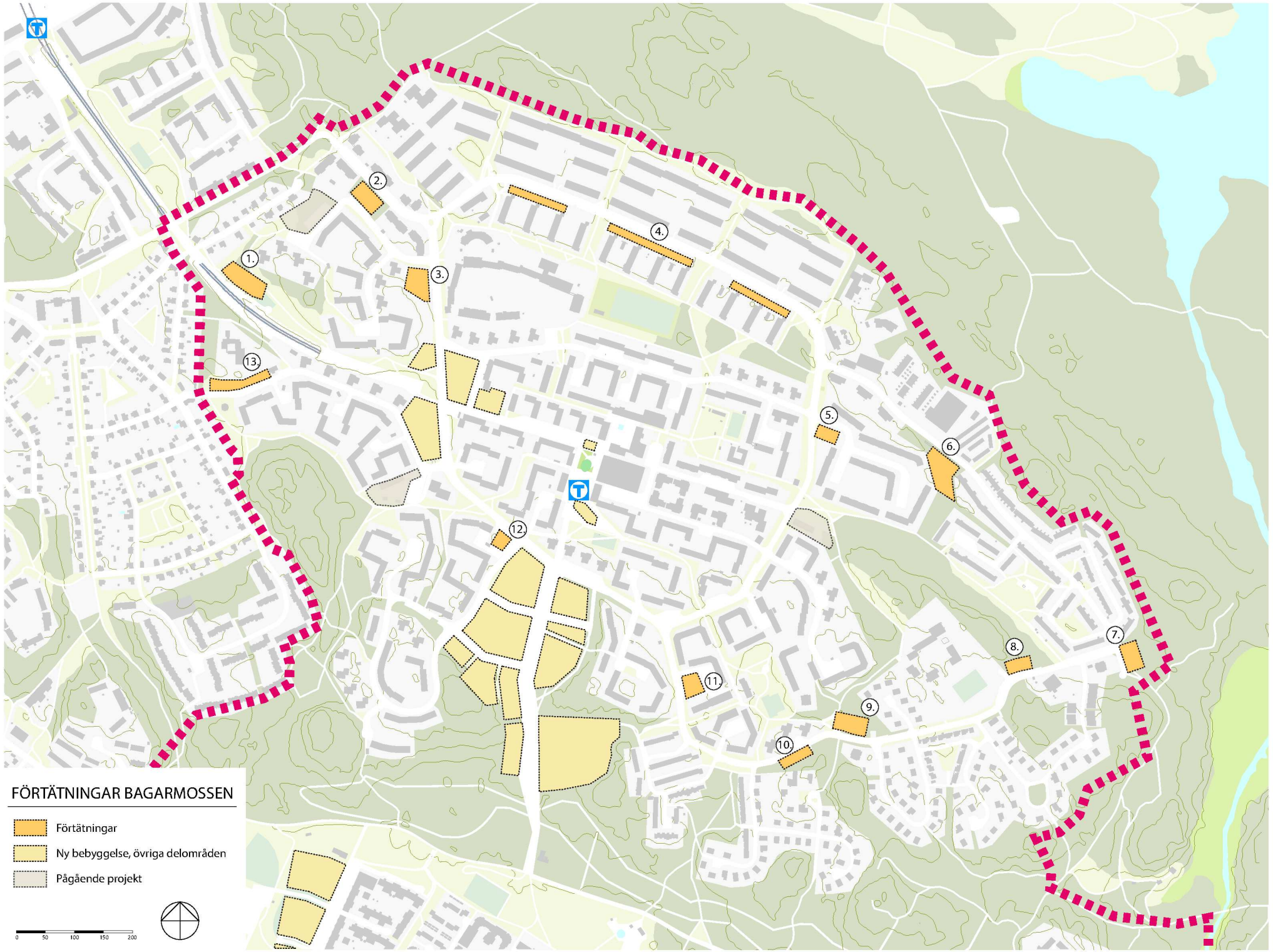
12. Rusthållarvägen / Bergsrådsvägen
I hörnet kan ett punkthus med höjd upp till ca 10-12 våningar prövas. Ca 50 lgh

13. Fogdevägen
Obebyggt skogsparti i södersluttning. Bebyggelse närmast gatan kan prövas. Ca 40 smålgh.

Riktlinjer vid mindre kompletteringar
Programmet är inte heltäckande när det gäller möjliga kompletteringar i området. Det kan finnas platser som är lämpliga att bebygga och som inte har uppmärksammats i programmet. Programmet kan komma att fyllas på med platser utifrån idéer som inkommer under samrådstiden. För dessa föreslås riktlinjerna för ny bebyggelse i Bagarmossen tillämpas.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380



FÖRTÄTNINGAR I SKARPNÄCK

Skarpnäcks struktur med gator och kvarter, där det mesta är byggt under en kort tid och med en tydlig karaktär innebär att det kan vara svårt att komplettera inne i stadsbebyggelsen. Några platser bör ändå kunna prövas.

1. Påbyggnad av parkeringshus

Parkeringshusen (18 st) i Skarpnäck är utnyttjade i varierande grad. I några finns outhyrda p-platser. För dessa bör det finnas möjlighet att pröva om påbyggnad är lämplig. För fyra parkeringshus vid Pilotgatan och Segelflygsgatan har fastighetsägaren studerat hur byggnaderna skulle kunna byggas på med studentlägenheter i 3 våningar. Ca 200-250 små lägenheter skulle kunna rymmas.

2. Skarpnäcks allé

Skarpnäcks allé skulle kunna stärkas som centrumstråk med fler verksamheter och butiker. Bebyggelsen på gatans norra sida har förgårdsmark som skulle kunna utvecklas och bebyggas om fastighetsägaren är intresserad. Se idéskisser.

3. Horisontvägen/Pilotvägen

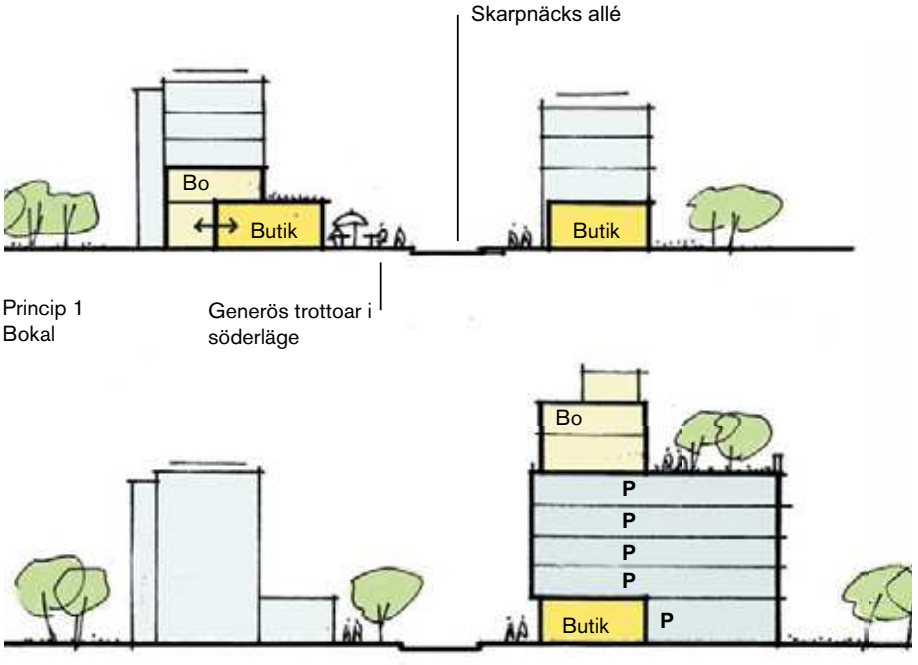
Entréplatsen vid Pilotvägen har idag en otydlig karaktär och behöver studeras vidare. Utrymme för att ta upp en framtida ny tunnelbaneuppgång ska finnas kvar här.

4. Påbyggnad på gaveln av parkeringshuset vid Gondolgatan

En mindre komplettering kan vara möjlig. Ca15 lgh.

Förhållningssätt/riktlinjer vid mindre/enstaka kompletteringar

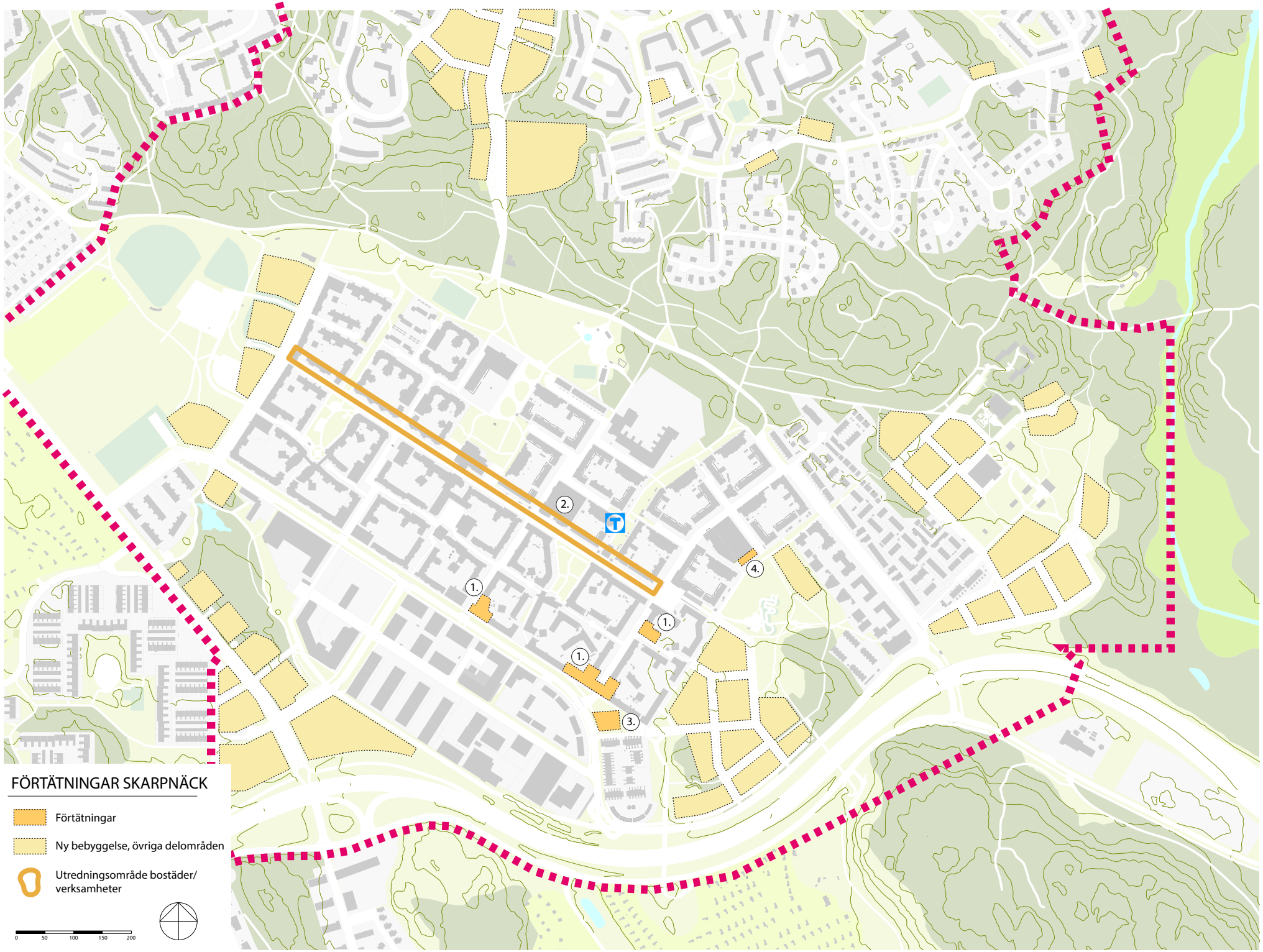
Programmet är inte heltäckande när det gäller möjliga kompletteringar i området. Det kan finnas platser som är lämpliga att bebygga och som inte har uppmärksammats i programmet. Programmet kan komma att fyllas på med platser utifrån idéer som inkommer under samrådstiden. För dessa föreslås riktlinjerna för ny bebyggelse i Bagarmossen tillämpas.



Idéskisser, Nyréns

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380



PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR **43**
Översiktlig stads- och landskapsbild 46
Parker, idrott, rekreation 47
Kulturhistorisk beskrivning 48
Fornlämningar 52
Naturvärden 53
Markägare 56
Befolkning, bostadsbestånd 56
Arbete, näringsliv, service 56
Teknisk försörjning 56
Geologiska förhållanden 56
Trafik 57
Buller och vibrationer 59
Luftkvalitet 59
Dagvatten 60
Klimat och energi 60
Risker 60

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Platsen

Programområdet gränsar i norr till Kärrtorp och i öster till Nackareservatet. I söder är Tyresövägen en barriär mot Flatens naturreservat och Sköndal. Angränsande villabebyggelse vid Riksrådsvägen och i Pungpinan är kulturhistoriskt värdefulla områden, det senare är även av riksintresse. På andra sidan Gamla Tyresövägen ligger världsarvet Skogskyrkogården.

Markanvisningar

Därutöver finns 3 markanvisningar gjorda i programområdet. Planarbete har inte startat.

- 200 lägenheter inom programområdet, Stockholmshem. Området är inte specificerat

6. - 80 vårdbostäder inom Skarpa by

7. - Förskola vid Stångavägen

Torget i Bagarmossens Centrum

Pågående planering

Detaljplanearbete pågår för 2 platser:

4. - 70 lägenheter, Kv Ståthållaren 5, Fogdevägen - detaljplanen är antagen

5. - Skolverksamhet, Kv Flygeleven 2, Fraktflygargatan - detaljplanen är antagen

Pågående utbyggnad

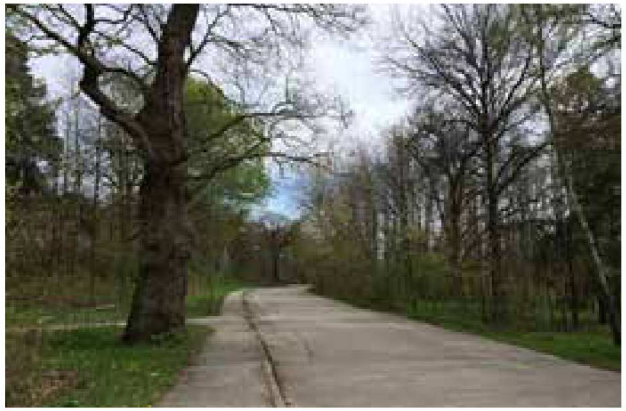
Inom programområdet är just nu 3 projekt under uppförande eller kommer att byggas:

1. - Lager och kontor, Kv Hangaren, Post flygsgatan - utbyggnad pågår

2. - 12 radhuslägenheter, Kv Modet, Klarälvsgatan

3. - 60 ungdomslägenheter, Kv Kanslichefen 1, Ätravägen - detaljplanen har vunnit laga kraft

Skarpnäcksvägen



Skarpnäcks allé

Punkthus i Bagarmossen

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Programområdet
Orienteringskarta
KÄRRTORP
Nackareservatet
Byälvsvägen
3.
Sockenvägen
SKOGSKYRKOGÅRDEN
4.
Rusthållarvägen
Bagarmossens C
7.
BAGARMOSSEN
2.
Nackareservatet
Nynäsvägen
Pungpinan
Skarpnäcksvägen
Bergholms-
torpet
Koloni-
trädgårdar
Skarpnäcks
sportfält
Skarpa
By
Skarpnäcks allé
Koloniträdgårdar
Gamla Tyresövägen
Horisontvägen
Skevrods-
skogen
5.
1.
SKARPNÄCK
Skarpnäcks
gård
6.
Skärgårds-
skogen
Skarpnäcks
trafikplats
Flygfältsvägen
Tyresövägen
Flatens naturreservat
Skala 1:13000 (A4)
1 000 m
Utdrag ur Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Översiktlig stads- och landskapsbild

Programområdet ingår i ett sprickdalslandskap med omväxlande höjdryggar och öppnare dalgångar. Fram till 1900-talets början var de skogbevuxna höjdpartierna omgivna av det lägre sammanhängande odlingslandskapet främst kring områdets gårdar.

Barriärer

Den största barriären mot omgivande stadsdelar är Tyresövägen. Befintliga passager - en gc-bro och två undergångar- upplevs oattraktiva. Gamla Tyresövägen är också en barriär utan övergångsställen. I nordvästra Bagarmossen ligger tunnelbanan delvis i öppet spårdike. Nivåskillnaden mellan Bagarmossen på höjden och Skarpnäck på fältet är ca 10 meter och utgör på så sätt en barriär mellan stadsdelarna, liksom skogen. Områdena är idag tydligt skilda åt visuellt.

Orienterbarhet

Bagarmossen och Skarpnäck är utbyggda som enklaver under olika tidsperioder. Kopplingarna mellan stadsdelarna är i de flesta delar svaga med få siktstråk, landmärken och andra orienteringspunkter. Orienterbarheten därmed dålig.

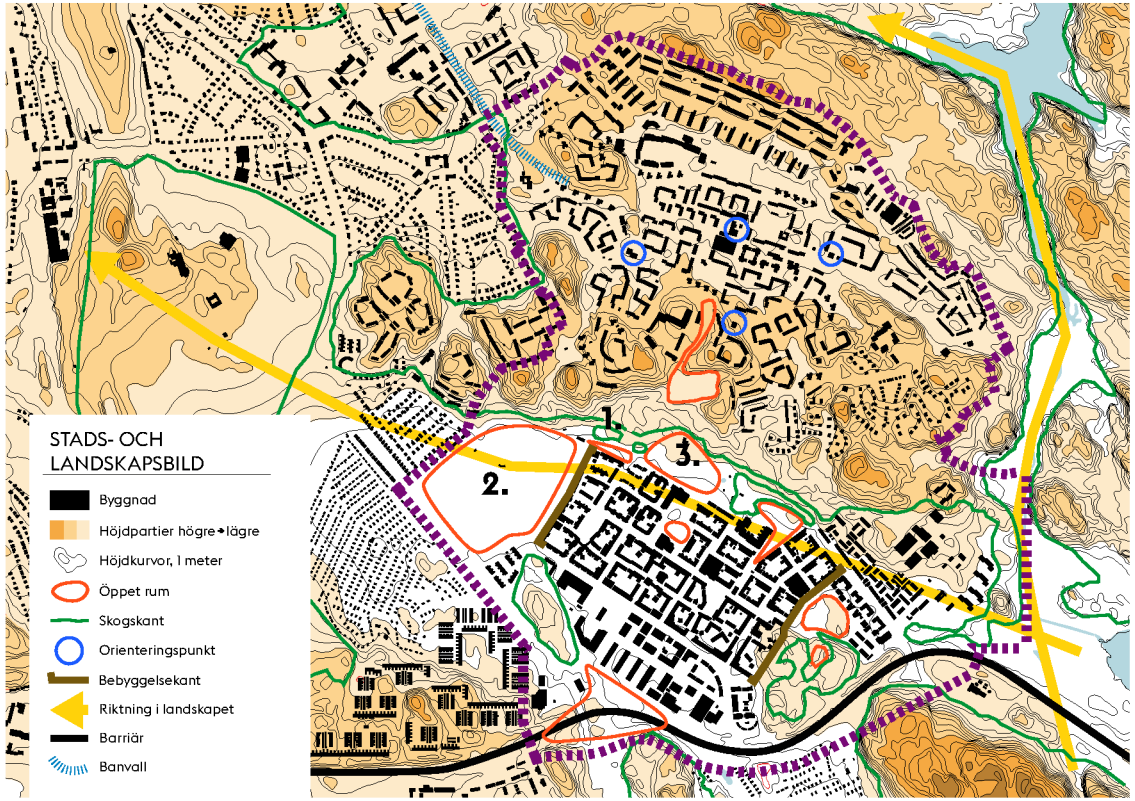
Landskapsrum

Inom området finns tre större landskapsrum som har betydelse för hur stadsdelarna kan kopplas samman i framtiden.

1. Det centrala parkstråket - ett långsträckt landskapsrum med Bagarmosseskogens sydsluttning som tydlig gräns mot det flackare och öppnare Skarpnäcksfältet. Populärt rekreationsstråk utan barriärer i form av t ex biltrafik. Kopplar samman programområdet både med Nackareservatet och vidare mot Skogskyrkogården.

2. Skarpnäcks sportfält. Stort, öppet landskapsrum som avgränsas av poppelridån mot Gamla Tyresövägen, befintlig bebyggelsefront och Bagarmosseskogen.

3. Skarpnäcksfältet. I korsningspunkten mellan Skarpnäcksvägen och gc-stråket mot Bagarmossen öppnar sig landskapet mellan stadsdelarna.

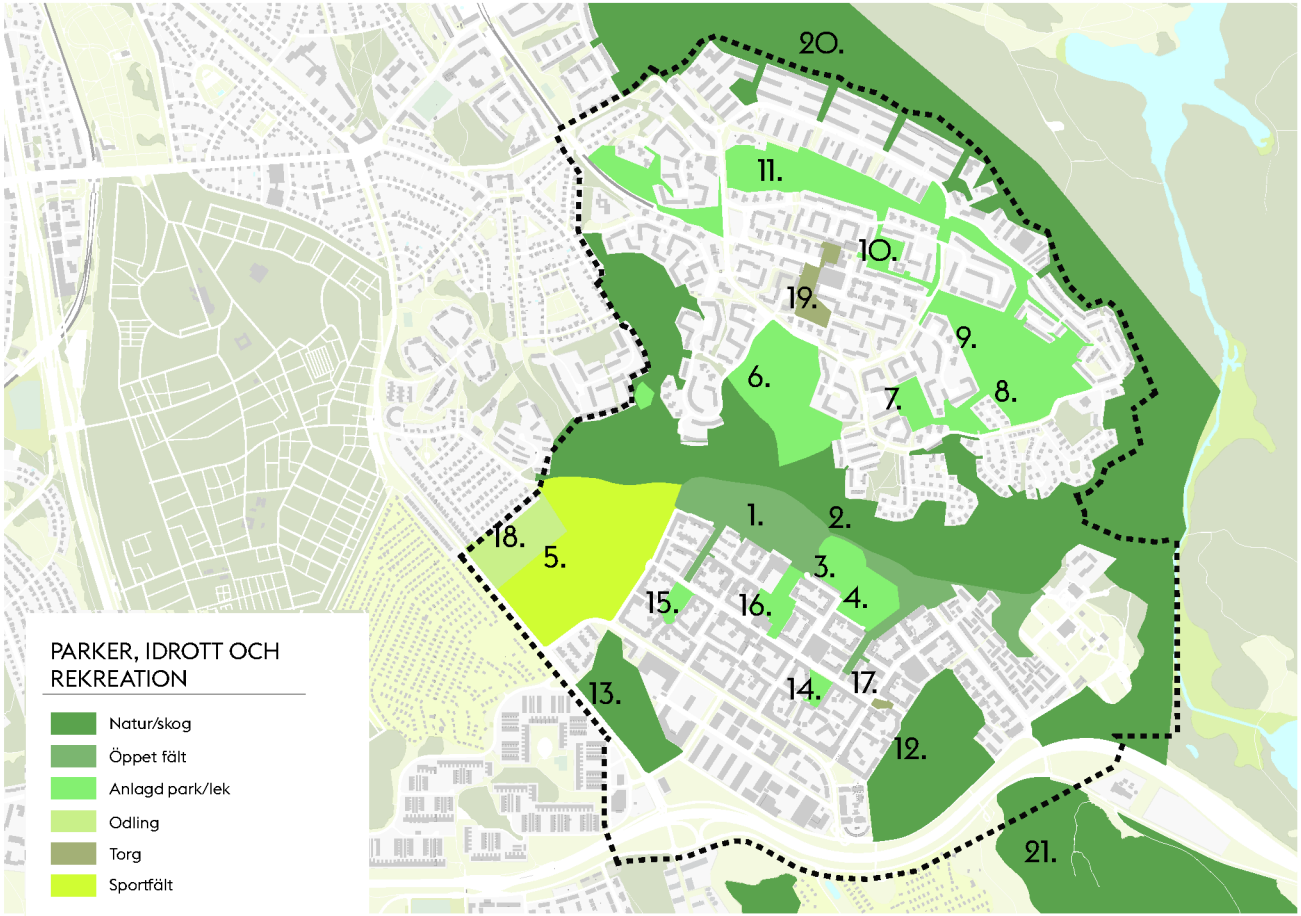


Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Parker, idrott, rekreation

1. Tätorpsparken
2. Bagarmosseskogen
3. Skarpaby parklek
4. Tätorps skolgård
5. Skarpnäcks sportfält
6. Bergholms skolgård
7. Tvånget lekpark
8. Brotorps skolgård
9. Rättvisan
10. Proberarens parklek
11. Bagarmossens skolgård
12. Skärgårdsskogen
13. Skevrodrets skog
14. Brandparken
15. Matparken
16. Skarpnäcksparken
17. Pilottorget
18. Pungpinans fritidsträdgårdar
19. Bagarmossens torg
20. Nacka naturreservat
21. Flatens naturreservat

Tillgången till större natur- och friluftsområden är god i och med både Nackareservatet och Flatens naturreservat som gränsar till stadsdelarna. Inom området finns större skogspartier som Bagarmosseskogen, Skärgårdsskogen och Skevrodsskogen. Här finns också en variation av parker och rekreationsområden - anlagda parker och öppna fält, natur/skog, idrottsområde och lekplatser.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Kulturhistorisk beskrivning

Bagarmossen

Bagarmossen karakteriseras av stadsplanens och husens anpassning till den svagt kuperade skogsterrängen där mycket av naturmarken har bevarats. Planstrukturen är till största delen typisk för de tidiga tunnelbaneförstäder som byggdes i slutet av 1940-talet och början av 1950-talet.

Bebyggelsen är varierad med lamellhus, punkthus, radhus, kedjehus och villor från 1950-talet. Under 1960-70-talet tillkom bebyggelsen vid Byälvsvägen som en del av miljonprogrammet med loftgångshus och 3-vånings lamellhus i kanten ut mot Nackareservatet. Centrum kompletterades under 1980-90-talet. Senare har ny bebyggelse också möjliggjorts i och med att tunnelbanan och tunnelbanestationen flyttades och förlades i tunnel när den förlängdes ut till Skarpnäck 1994. Ytterligare kompletteringsbebyggelse har tillkommit genom ”frimärksplanering” under senare år.

1950-talets bebyggelse i Bagarmossen utgörs till stor del av lamellhus i 3-4 våningar sammankopplade kring delvis slutna grönskande gårdsrum, kombinerade med enstaka punkthus. Gångkontakter mellan gård och gata skapas genom portiker, ofta placerade i hörn. De flesta byggnaderna är putsade, oftast med spritputs, ibland med en slätputs runt fönstren. Kulörerna är oftast ljusa och lite dova – grå, gul, beige. Detaljer är omsorgsfullt utformade – t ex på dörrar och balkonger. Taken är sadeltak.

Stadsdelens centrala torg är markerat med ett tidstypiskt högt punkthus.

Gaturummen i 50-talsbebyggelsen är ofta rymliga med bebyggelsen placerad oberoende av gatan. I vissa delar ligger bebyggelsen utmed gatan med en grön zon emellan. Det går ofta inte att avläsa om marken är kvartersmark eller allmän mark.

Radhus och småstugor i Bagarmossens södra del uppfördes också på 50-talet i Småstugebyråns regi. Den kommunala bostadspolitiken hade som syfte att ge arbetare och lägre tjänstemän möjlighet skaffa sig en egen bostad utan kontantinsats, men med eget arbete som insats. Fasadmaterialet på radhusen varierar från locklistpaneler till

Bebyggelse i natur vid gångväg i Bagarmossen

Bagarmossens centrum

Gata i Bagarmossen

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

eternit. Villorna har främst putsade fasader.

Området kring Byälvsvägen uppfördes under 1960-70 talet. På den södra sidan ligger 5-våningens gavelställda loftgångshus. Fasadmaterial är tegel och kalksandsten. Kulören är huvudsakligen grå. Inglasning av balkonger har skett i mitten av 1990-talet. På den norra sidan finns längsgående lamellhus i 3 våningar med fasader i rött tegel. Taken är ”platta” motfallstak. Under loftgångshusen och bostadsgårdarna ligger garage. Den likartade, rationellt uppställda bebyggelsen ger som helhet ett storskaligt intryck även om bebyggelsens skala/höjd är måttfull. Gång- och cykelnätet är planskilt, vilket ger trafiksäkerhet men samtidigt innebär att färre människor rör sig på gatunivån, vilket i sin tur skapar en viss ödslighet och otrygghet.

Byälvsvägen

Värden, kvaliteter

Ur Stockholms byggnadsordning:

- Gatumönstrets och bebyggelsens anpassning till naturlandskapet och terrängen.

- Den gröna karaktären. Väl gestaltade parker, förgårdar och sparad natur på gårdarna.

- Portiker och öppningar i kvarteren som skapar inblickar på de gröna gårdarna.

- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.

- Centrum, torget, lokaler i bottenvåningarna.

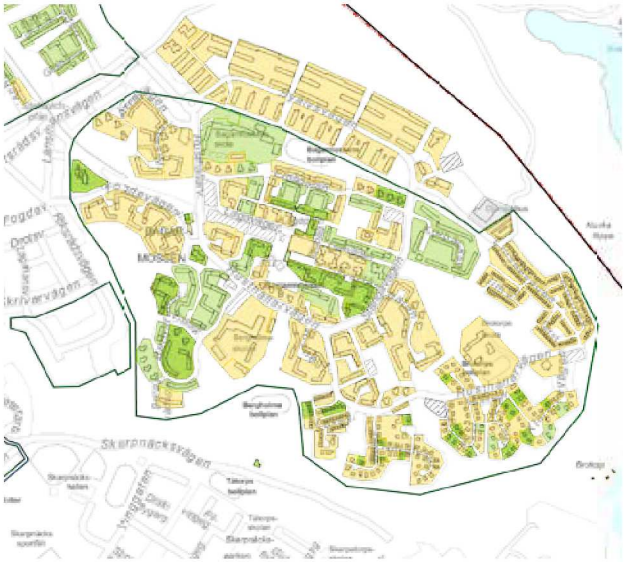
- Bebyggelsens sammanhållna helhet vad beträffar skala, gestaltning och material.

-Väl utförda byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkonger.

Bagarmossens tunnelbana

Stadsmuseet

I Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering betecknas stora delar av bebyggelsen i Bagarmossen med grön klassning dvs bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Den högsta klassningen - blå - saknas inom området.



Stadsmuseets klassificering för Bagarmossen

grön = fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

gul = fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Skarpnäck

Skarpnäck har i huvudsak planerats i ett sammanhang, med en medveten planstruktur och som en tydligt avgränsad rutnätsstad. Bebyggelsen inom staden är utformad med relativt slutna kvarter, där varje kvarter innehåller ca 80-140 lägenheter. Husen i kvarteret är grupperade kring en gemensam gård som innehåller lekytor, träfflokal, tvättstuga och ibland förskola. Gårdarna upplevs halvprivata men är inte helt slutna. Kvarteren är i sin tur samlade i en kvartersgrupp om 4 kvarter kring en park eller ett torg. Varje kvarter gränsar till gator på tre sidor. Trapphusen har entré både mot gata och gård. Kvartersgrupperna är adderade längs en allé, som är stadens huvudgata. Lokaler för kommersiella, kulturella och sociala ändamål är fördelade över hela området men med en koncentration längs allén. Det finns inget tydligt centrum i Skarpnäck.

Långa perspektiv och utblickar mot landmärken, som kan vara en högre byggnad, har planerats för några genomgående östvästliga och nordsydliga stråk. I övrigt är staden uppbyggd med korta perspektiv, intimare gaturum och småskalighet.

Byggnadshöjden varierar oftast inom varje kvarter. Taklandskapet med sadeltak i olika höjd upplevs som varierande. Tak- och fasadmaterial domineras nästan helt av rött tegel. Balkongerna är oftast djupa och utanpåliggande och placerade med viss oregelbunden lekfullhet.

Parkeringsplatser finns i huvudsak i parkeringshus, utplacerade i området, oftast som en del av kvarteret och med omsorg i gestaltningen. Parkeringstalet var 0,8 när området planerades.

Området planerades i ett sammanhang för ca 3500 lägenheter i början av 1980-talet.

I områdets utkanter har så sent som för ca 8-10 år sedan tillkommit kompletterande radhusbebyggelse.

Arbetsplatser, kontor och småindustri finns inom den sammanhängande bostadsbebyggelsen men i huvudsak i särskilda kvarter i den södra delen. Skalan är småskalig med ca 2 - 4 våningar.

Kvarteret Flygledaren, med eftersträvad variation i höjd och tak

Pilotgatan, balkonger

Radhusbebyggels från 1990-talet vid Skarpnäcks gårdsväg

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Pungpinans fritidsträdgårdar - Koloniområdet ligger i programområdets västra del och omfattar ca 2 ha totalt inklusive vägar m fl gemensamma ytor. Varje lott är ca 100 kvm och sammanlagt ryms ca 170 lotter.

Skarpa by - Inom Skarpa by finns Skarpnäcks gård med nuvarande huvudbyggnad från 1860-talet med flygelbyggnader. Den östra flygeln är den ursprungliga huvudbyggnaden. Flera av gårdens äldre byggnader är bevarade bl a ett stort sädesmagasin från 1800-talets senare del. Den gamla smedjan finns kvar och ligger inom handelsträdgårdens område. Bergholmstorpet var ursprungligen en parstuga, troligen från 1700-talets slut. Torpet har senare byggts till. Idag används byggnaden som söndagscafé.

Befintliga verksamheter vid Skarpnäcks gård

Allén

Trädallén till Skarpnäcks gård finns kvar från Skarpnäcks gårdsväg. Rester av allén finns kvar mellan Tätorpsvägen och Skarpnäcks gårdsväg.

Skarpnäcksvägen

Vägen är del av en gammal vägsträckning mellan Stockholm och söderut förbi Flaten.

Befintlig verksamhetsbebyggelse

Byggnaderna är ursprungligen uppförda i mitten av 1960-talet som servicebyggnader till försörjningshemmet som fanns i området. De innehåller nu bland annat snickeri, småindustri, konstnärsateljéer.

Skarpnäcks gårds huvudbyggnad, uppförd 1865-67

Värden, kvaliteter

Ur Stockholms byggnadsordning (Skarpnäcksstaden)

- Sammanhängande utformning
- Konsekvent genomförd gestaltning
- Täthet

Stadsmuseet

Kulturhistorisk klassificering saknas för Skarpnäck, Skarpa by och Skarpnäcks gård.

Inom Skarpnäcksstaden finns några högre tornbyggnader - medvetet placerade landmärken.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Fornlämningar

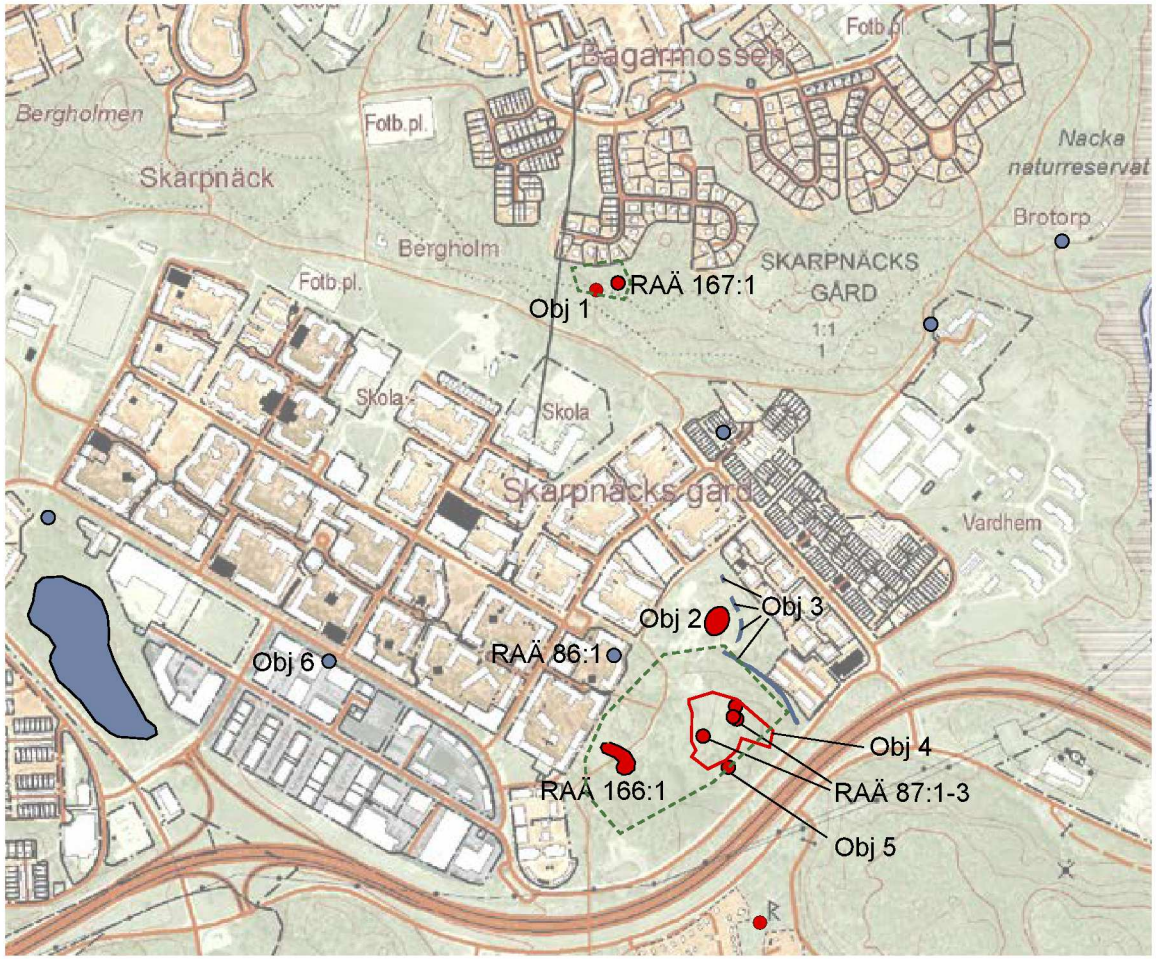
Inom programområdet finns fornlämningar.

Under 2014 gjordes en arkeologisk utredning där syftet var att klargöra fornlämningsstatusen för några registrerade lämningar.

Fornlämningarna utgjordes dels av en stensättning med kantkedja (167:1), dels av bebyggelselämningar som visat sig utgöra lämningar efter Skarpa by på vars ägor säteriet Skarpnäcks gård bildades 1661. Skarpa var under medeltiden ett torp under Årsta men hade på 1600-talet utvecklats till en by med tre gårdar (Östergården, Västergården, Skattegården Skarpa) och ett torp (Tätorpet).

De berörda lämningarna härrör från två av byns gårdar - Östergården (87:1-3) och Västergården (166:1). I samband med fältarbetet påträffades även tre tidigare oregistrerade lämningar i form av en gravhög (obj 1), ett område med bebyggelselämningar (obj 2)och en vägbank (obj 3). Bebyggelselämningarna kommer från torpet Tätorpet som etablerades i början av 1600-talet men då troligen på en plats längre väster ut (86:1). Det nu påträffade bebyggelseläget är belagt på en karta från 1756. Vägbanken löper i närmast nordsydlig riktning strax öster om torplämningen. Högen och bebyggelselämningarna bedöms som fornlämningar medan vägbanken bedöms som en övrig kulturhistorisk lämning.

De tidigare okända lämningarna som påträffades av en slump i samband med fältarbetet antyder att fler oregistrerade lämningar kan finnas inom de ännu obebyggda delarna av Skarpnäcks gård.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Naturvärden

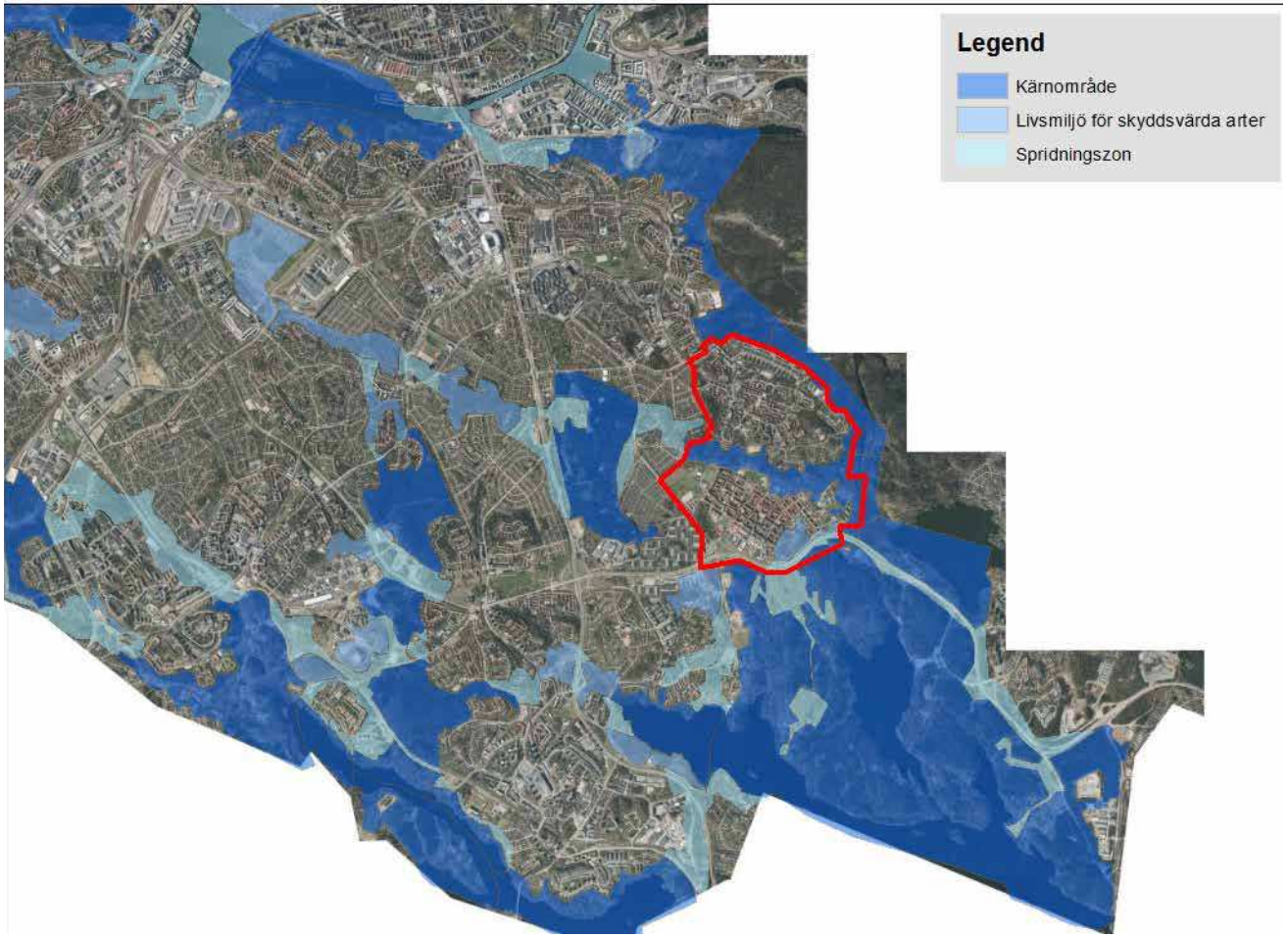
Ekologiskt särskilt betydelsefulla områden

I norr och öster gränsar programområdet mot den regionala Tyrestakilen - det viktigaste biologiska spridningssambandet i södra delen av Stockholms kommun.

Stora obebyggda områden runt och genom programområdet ingår i stadens ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO). Dessa områden bedöms ha avgörande funktioner för ett långsiktigt bevarande och stärkande av stadens biologiska mångfald. ESBO-områdena är indelade i kärnområden, områden som utgör livsmiljö för skyddsvärda arter och områden som utgör spridningszoner. Kärnområden är områden som är tillräckligt stora, sammanhängande och har sådana kvaliteter att flera arter kan ha förutsättningar att klara hela livscykeln inom området. Spridningszoner är områden där växters och djurs genestiska spridning är möjliga.

Enligt Stockholms miljöprogram och Den gröna promenadstaden ska funktionerna i ESBO stärkas och utvecklas.

Ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO)



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Naturvärden

Naturvärden, naturvärdesobjekt och skyddsvärd flora och fauna har inventerats, klassats och dokumenterats inom programområdet (Ekologigruppen 2014). Klassningen är indelad i:

Högsta naturvärde (klass 1) - naturmiljöer som antingen har skydd enligt miljöbalken eller där skydd av miljöerna krävs för att uppnå de nationella miljömålen. Ofta av nationellt intresse.

Högt naturvärde (klass 2) -naturmiljöer som är viktiga att bevara för att behålla den biologiska mångfalden i länet.

Påtagligt naturvärde (klass 3) -naturmiljöer som hyser en påtaglig biologisk mångfald, eller är ovanliga ur ett kommunalt perspektiv.

Visst naturvärde (klass 4) - naturmiljöer som hyser en biologisk mångfald som gör dem viktiga att bevara för att behålla den biologiska mångfalden på lokal nivå (stadsdel).

Naturmarken i Bagarmossen och norra delen av Bagarmossesskogen karaktäriseras av barrskogar som oftast är talldominerade. Detta gäller särskilt på högt liggande partier där karg hällmarkstallskog är dominerande naturtyp. Då rationellt skogsbruk med kalavverkning aldrig har bedrivits i området så finns en ovanligt stor andel gamla tallar kvar. I Bagarmossens stadsdel tar barrskogen plats mellan kvarteren och på innergårdar och har delvis omvandlats till parkmiljö. Runt Skarpnäck är jordarna bördigare. Här präglas naturen av forna tiders hävd, vilket framgår av ekhagar med gamla ihåliga jätteekar samt glesa betespåverkade tallskogar med stort inslag av lövträd. Skarpnäcks stadsdel är byggt på det tidigare flygfältet så ursprunglig natur saknas i det tätbebyggda området.

Objekt som bedömts ha högst naturvärde är tydligt koncentrerade till Bagarmosseskogen och områdena öster och söder om Skarpnäck. Naturvärdena i programområdet är främst knutna till gamla, ofta över 200-åriga, tallar och ekar. Aspen utgör också ett viktigt värdebärande träd i området.

Tre objekt med högsta naturvärde om sammanlagt 7 ha har urskilts, samtliga belägna runt Skarpnäcks gård, i sydöstra delen av planområdet. Värdena är knutna till gamla ädellövträd

Gårdsmiljö med tallar i Bagarmossen

Ekmiljö vid Skarpnäcks gård

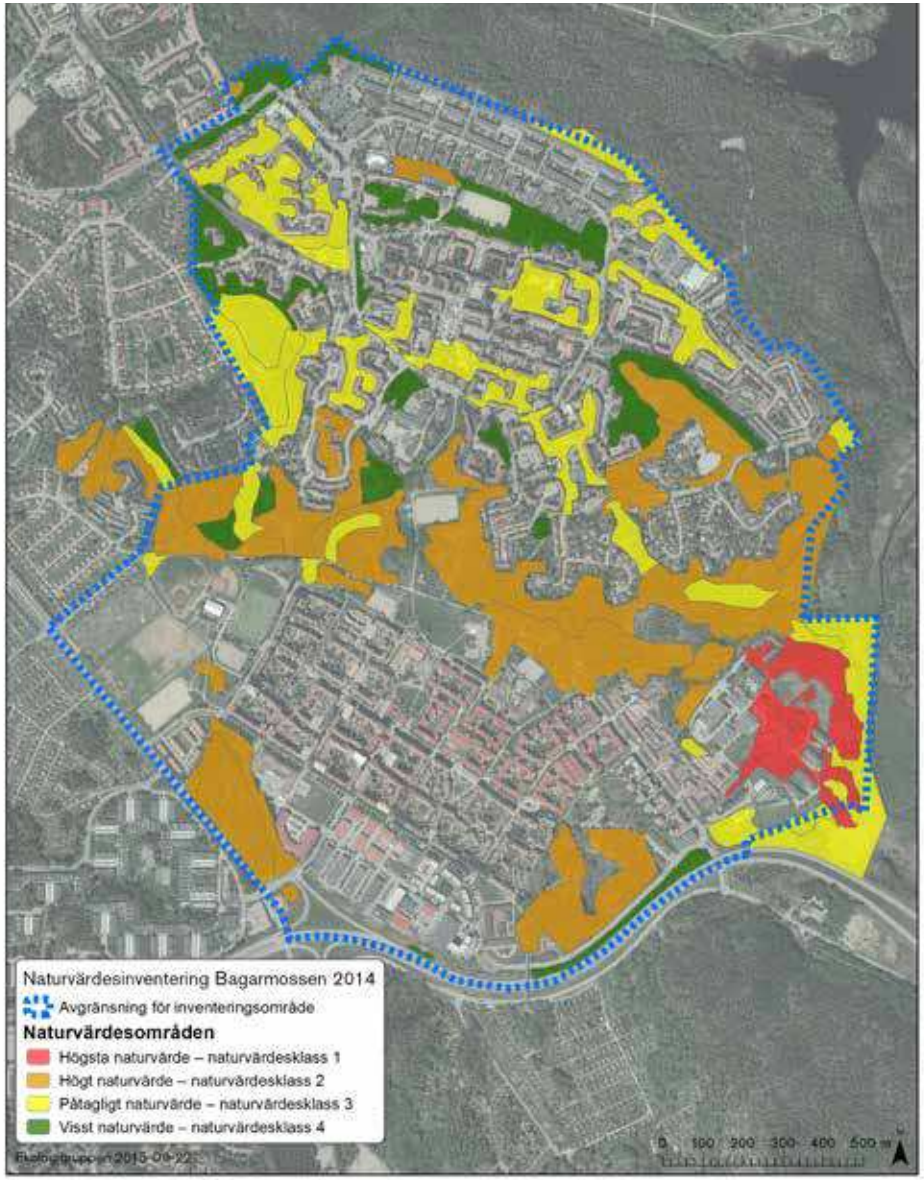
Skarpnäcksvägen vid Bagarmosseskogen

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

och här förekommer 13 rödlistade arter. Det innebär att över hälften av programområdets rödlistade arter finns i detta geografisk begränsade område. Mindre partier inom de bebyggda delarna av Bagarmossens stadsdel, har bedömts hysa höga naturvärden. Dessa objekt hyser gammal tallskog och förekomst av rödlistade arter. Skogspartierna i övriga delar av Bagarmossen har främst klassats som påtagligt eller visst naturvärde då skogen i de flesta fall är så uppsplittrad av bebyggelse eller omvandlad till park, med den följd att många av kvalitéerna för biologisk mångfald har förlorats.

Bagarmosseskogen bedöms som helhet som höga naturvärden och är av regional betydelse för den biologiska mångfalden.

28 rödlistade arter är påträffade inom planområdet. De mest anmärkningsvärda fynden av rödlistade arter utgörs av vit aspticka och grenigt kungsljus. Den senare har funnits i området i minst tre hundra år och har i Skarpnäck sin första dokumenterade förekomst i Sverige.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Markägare

De obebyggda, större planerade exploateringsområdena ägs av Stockholms stad.

Befolkning, bostadsbestånd

År 2014 var folkmängden inom programområdet i Bagarmossen och Skarpnäck 11417 respektive 9250 personer.

I Bagarmossen finns idag 5618 bostäder. Av dessa är 15% småhus och 85% flerbostadshus.

I Skarpnäck finns 3738 bostäder, varav 10 % småhus och 90 % flerbostadshus.

I Bagarmossen är 70% av bostäderna i flerbostadshus upplåtna med hyresrätt och 30% med bostadsrätt. Fördelningen är densamma som för Stockholm som helhet.

I Skarpnäck är motsvarande siffror 32% hyresrätt respektive 68 % bostadsrätt.

Arbete, näringsliv, service

I Skarpnäck finns ca 3000 arbetsplatser. 1/3 arbetar inom omsorg/utbildning, 1/3 inom företagstjänsteroch 1/3 inom handel, tillverkning mm. De flesta arbetsplatserna ligger i Skarpnäcks verksamhetsområde vid Horisontvägen. I Bagarmossen är antal arbetsplatser ca 1500, varav hälften utgörs av arbeten inom omsorg och utbildning och hälften ligger under övriga branscher.

Teknisk försörjning

Den kommande bebyggelsen vid Bergholmsbacken och Sportfältet medför att en VA-ledning nyförläggs från Bergholmsbacken till Sportfältet (till Vinggatans mitt). Dagvattenledningar från Bergholmsbacken till Skarpnäcksparken behöver nyförläggas. Övrig nödvändig utbyggnad av ledningar bevakas i samband med att programmet övergår till enskilda projekt.

Geologiska förhållanden

De geologiska förutsättningarna varierar inom programområdet. Marken i Skarpnäck består till största delen av lera. Lerdjupet inom sportfältet varierar mellan 4-14 m.

Höjdpartierna i Skärgårdsskogen och vid Gamla Tyresövägen utgörs av morän med berg i dagen. Bagarmossen består av omväxlande morän och berg i dagen. Ett större område norr om Bagarmossens centrum fram till Byälvsvägen består av organisk jord.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Trafik

Dagens resande

Idag präglas programområdet av stort resande mot innerstaden och norra länshalvan vid morgonrusningen och vice versa under eftermiddagen. Resandemönstret innebär begränsad framkomlighet för biltrafik under rusningen med köer mellan Nynäsvägen till Sockenvägen och Gamla Tyresövägen.

Programområdets resor görs med kollektivtrafik (47%), med bil (23%) och gående och cyklande (30%). Samtliga trafikslags infrastruktur är tydligt radiell mot centrala Stockholm. För biltrafiken resulterar det i större köbildningar och framkomlighetsproblem på Nynäsvägen med anslutande vägar. Framkomligheten och kapaciteten för kollektivtrafiken är god.

Gångtrafik

Gångtrafikens förutsättningar styrs av hur tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet upplevs på gångstråken. Inom programområdet är förutsättningarna olika.

I Bagarmossen är gatustrukturen är svårorienterad för gående. Blandningen av gångstråk inom kvarter, i parker och utmed gatorna bidrar till en otydlig struktur. För att lätt hitta till centrum och tunnelbana krävs lokalkännedom. Större och mer trafikerade gator är trafikseparerade. På Byälvsvägen finns flera planskilda passager under vägen för fotgängare och cyklister. I dagens stads- och trafikplanering anses planskildheter ofta skapa otrygga platser och försämrat samspel mellan gång-, cykel- och biltrafik, särskilt kvällstid. Planskildheter kan vara motiverade t ex för att skapa säkra gång- och cykelvägar för skolbarn.

Kopplingen mellan Bagarmossen och Skarpnäck går tvärs över Skarpnäcksvägen genom skogspartierna mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Belysningen av dessa båda stråk är bristfällig och de upplevs otrygga. Nivåskillnaden mellan områdena är tydlig med branta lutningar, vilket försämrar tillgängligheten. Skarpnäcks kvartersstruktur gör området mer lättorienterat och den plana marken ger bra tillgänglighet. Tyresövägen utgör en gräns och barriär mot Sköndal och Flaten.

Cykeltrafik

Förutsättningarna för cykeltrafiken är olika i Bagarmossen och Skarpnäck. En cykelväg ska vara gen och tydligt separerad från övriga trafikslag. För det övergripande trafiknätet kan dessa kriterier sägas vara uppfyllda på stråk som Gamla Tyresövägen, Sockenvägen och Flatenvägen. De lokala stråken är ofta bristfälliga, bitvis osammanhängande och upplevs svårorienterade.

Inom programområdet finns två utpekade pendlingsstråk i Cykelplanen. Ett ligger utmed Skarpnäcksvägen mellan Flatenvägen och Gamla Tyresövägen. Standarden på detta stråk kan förbättras. Det andra är ett utpekat pendlingsstråk söder om Tyresövägen. Idag sker cykling i blandtrafik fram till Gamla Tyresövägen. I Cykelplanen föreslås att en ny cykelbana anläggs på denna sträcka. För det lokala cykelvägnätet finns behov av förbätringsåtgärder som prioriterar upp cykeln som transportmedel gentemot bilen.

Cykelparkering

Större cykelparkeringar finns främst i anslutning till tunnelbanestationerna. Under vardagar överstiger beläggningen vid Bagarmossens tunnelbanestation ofta 100%. Väderskydd och säkra parkeringsplatser saknas. Cyklar utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll. Beläggningen på cykelparkeringen är lägre i Skarpnäck. Parkeringens kvalitet är även här dålig men färre reser också med tunnelbanan från Skarpnäck. Genom att öka kvaliteten på cykelparkeringarna bedöms andelen lokala cykelresor kunna öka.

Kollektivtrafik

Bagarmossen och Skarpnäck försörjs med både tunnelbana och buss. Kollektivtrafikutbudet är

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

som helhet bra. Kapacitetsbrister uppstår i närheten av Gullmarsplan och Skanstull.

Tunnelbanan trafikeras av grön linje 17. Restiden från Skarpnäck till Gullmarsplan är ca 10 minuter och till Stockholms central ca 20 minuter. Dagens kapacitet kommer att öka då Hagsätragrenen integreras med blå linjens Nackagren. Kapaciteten bedöms öka med 40-50%. År 2013 hade Skarpnäck 5000 påstigande och 4800 avstigande på tunnelbanan ett vardagsdygn. Motsvarande siffror för Bagarmossen är 6600 påstigande respektive 6400 avstigande.

Busstrafik

Bussförbindelserna till Skarpnäck är goda. Stadsdelen trafikeras av sex busslinjer. Kopplingen mellan tunnelbana och stombuss är idag dock bristfällig. För att kunna göra ett byte måste resenären gå ca 300-400 meter. Stombussarna trafikerar Skarpnäck med 15 minuterstrafik under rusningstid. Bagarmossen trafikeras av två busslinjer. Även i Bagarmossen är kopplingen mellan tunnelbana och buss bristfällig och otydlig. Gatunätet i Skarpnäck är bättre anpassat för busstrafik än i Bagarmossen.

Biltrafik

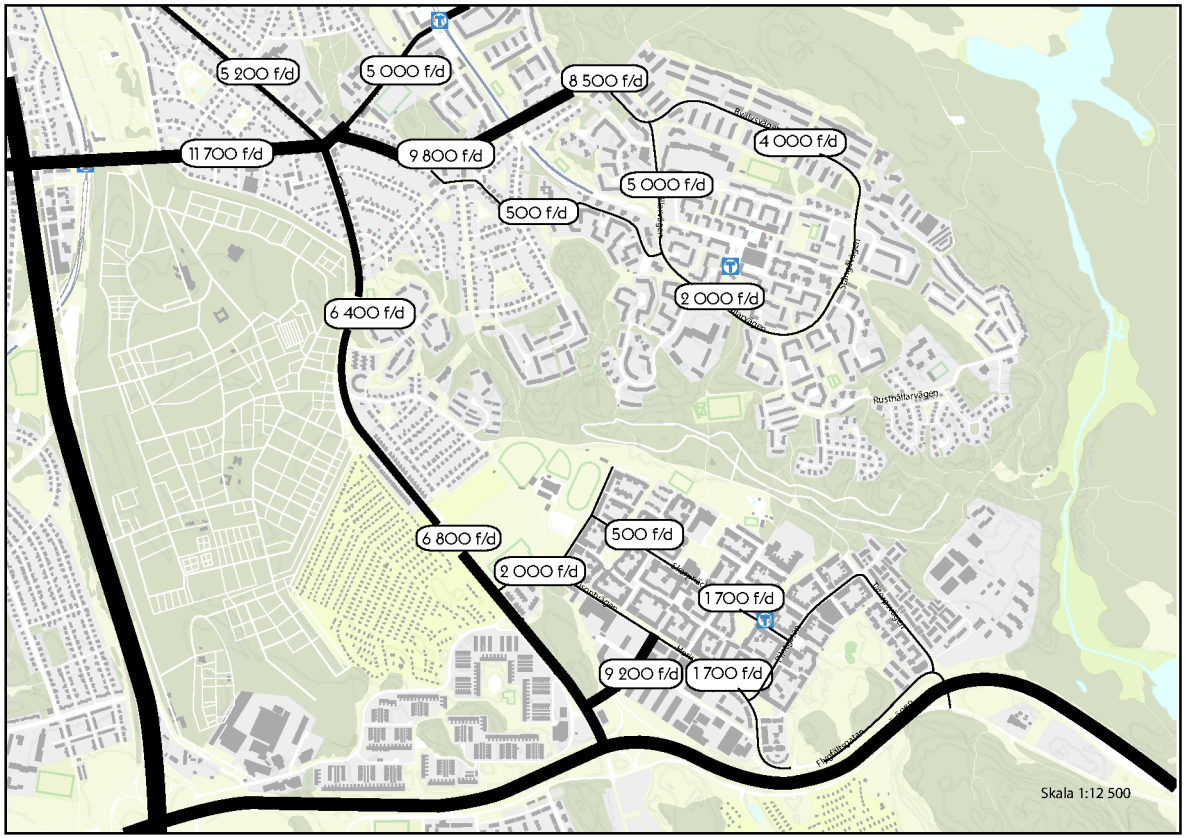
Den stora målpunkten för biltrafiken inom programområdet är Nynäsvägen.

Gatustruktur

I Bagarmossen är gatustrukturen uppbyggd av uppsamlingsgator och anslutande återvändgator. De flesta gator har smala gångbanor och breda körbanor med parkerade bilar längs kantsten. I Skarpnäck formar en tydlig kvartersstruktur gatunätet med bredare gångbanor.

I Bagarmossen utgörs huvudvägnätet av Sockenvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Ljusnevägen och Byälvsvägen. All trafik samlas upp på Sockenvägen och leds ut till det övergripande vägnätet (Nynäsvägen och Tyresövägen). Inom stadsdelen är högsta tillåtna hastighet i regel 30 km/h. Sockenvägen och gamla Tyresövägen

Trafikflöden 2010-2015



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

har 50 km/h som högsta hastighet. I Skarpnäck består det lokala huvudvägnätet av Horisontvägen, Flygledargatan, Skarpnäcks allé, Pilotgatan, Tätorpsvägen och Flygfältsgatan. Det finns flera kopplingar från Skarpnäck till det övergripande vägnätet. Inom stadsdelen är högsta tillåtna hastighet 30 km/h, undantaget Horisontvägen och Flygfältsgatan som har 50 km/h.

Koppling mellan stadsdelarna

Biltrafiken saknar idag direktkoppling mellan Skarpnäck och Bagarmossen. En bilresa måste idag göras via gamla Tyresövägen och Sockenvägen. En nackdel är att en kort bilresa vid "fel" tidpunkt på dygnet kan ta lång tid och belasta redan hårt belastade Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. En fördel är att mer hållbara transportmedels konkurrenskraft ökar.

Trafikflöden

Trafikflöden på gator inom programområdet framgår av kartan. De senaste 10-15 åren har trafikflöden förändrats marginellt trots att ca 500 nya lägenheter uppförts under denna period.

Tillgänglighet och framkomlighet

Gamla Tyresövägen och Sockenvägen är uppsamlingsgator för Bagarmossen och Skarpnäck. I rusningstid bildas köer. Sockenvägen är hårt belastad under högtrafikperioderna vid för- och eftermiddag. Tydligast är problemen i korsningen med Gamla Tyresövägen. Köer uppstår och blockerar intilliggande korsningar. Köer på upp till 300 meter eller mer på Sockenvägen är inte ovanligt. Samma typ av framkomlighetsproblematik finns vid Sockenvägens anslutning till Nynäsvägen. Åtgärder i korsningen Sockenvägen och Gamla Tyresövägen kan inte minska köerna så länge framkomlighetsproblemen finns på Nynäsvägen.

Bilparkering

I Skarpnäck gäller parkeringsförbud på gator i området med undantag för Horisontvägen och Tätorpsvägen. Parkering finns inom kvartersmark. I Bagarmossen finns gratis allmän parkering utmed kantsten på ena sidan av gatan med undantag för Byälvsvägen och Sockenvägen. Utöver detta finns parkering på kvartersmark. Utbudet av parkering underlättar bilinnehav och fler bilresor, vilket bidrar till framkomlighetsproblem på Sockenvägen och Nynäsvägen.

Trafiksäkerhet

Den förbättringspotential som finns handlar om att säkerställa att inte tillåtna hastigheter överskrids. Inga större eller allvarliga brister finns i programområdet när det gäller trafiksäkerhet.

Buller och vibrationer

Stora delar av programområdet har relativt låga ljudnivåer. Riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå överskrids i programområdets södra del, däribland i naturområdet Skärgårdsskogen närmast Tyresövägen samt precis intill de mer trafikerade gatorna inom stadsdelen. Här kommer ny bebyggelse att behöva utformas och placeras med hänsyn till bullret.

Stora delar av programområdet – framför allt i Skarpnäck - utgörs av lera. Vid byggande av bostäder på lermark bör säkerställas att byggnaderna konstrueras så att markvibrationer inte sprids i byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärdet 0,4 mm/s. Vid byggnation nära tunnelbanan bör risk för vibrationer och stomljud beaktas.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten inom området är god. Miljökvalitetsnormen för luft (högst 50 mikrogram/m3) klaras idag för planområdet och halterna är generellt låga. Som högst är halten av partiklar, PM10, 25-35 mikrogram/m3 (dygnsvärde) i området närmast Tyresövägen. Halterna av luftföroreningar påverkas av mängden trafik samt hur byggnaderna placeras i förhållande till vägen.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Dagvatten

Dagvatten från programområdet leds till flera olika recipienter – Saltsjön, Söderbysjön och Flaten. Söderbysjön och Flaten är preliminära vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det sannolikt kommer att finnas miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för sjön från och med 2015 För Flaten är den ekologiska statusen idag ”god” och den kemiska statusen ”uppnår ej god”. För Söderbysjön är den ekologiska statusen idag ”måttlig” och den kemiska ”uppnår ej god”. Saltsjön ingår i Strömmen, som är ett övergångsvatten enligt EU:s vattendirektiv. Strömmens nuvarande ekologiska status är ”otillfredsställande” och den kemiska statusen ”uppnår ej god”.

Klimat och energi

Klimatscenarier visar att klimatförändringen för Stockholms del bland annat kan innebära att vi får torrare somrar, varmare och blötare vintrar, mer nederbörd och skyfall, högre vattenstånd i Östersjön, högre vattentemperatur med ökad risk för algblomning och längre växtsäsong.

När ny bebyggelse föreslås bör den därför utformas med anpassning till framtida klimatförändringar samt även på ett sådant sätt att klimatpåverkan minimeras. Ett viktigt styrmedel för att minska utsläppen av koldioxid är bl a att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik.

Risker

Farligt gods

Tyresövägen är klassad som primär väg för farligt gods. För bebyggelse nära transportled för farligt gods rekommenderar Länsstyrelsen att bostäder inte bör placeras närmare än 75 m. Det är inte ovanligt idag att bostäder planeras närmare än så. En riskanalys måste i så fall göras för att visa att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Markföroreningar

Enligt miljöförvaltningens och länsstyrelsens kartläggningar finns det risk för markföroreningar på ett antal platser inom programområdet. Det kan t ex handla om platser med pågående eller tidigare verksamheter som bensinstationer, verkstadsindustri, grafisk versamhet eller mindre energianläggningar. Om ett sådant område ska bebyggas ska marken undersökas, riskbedömas samt vid behov saneras.

Miljöstörande verksamheter

De miljöstörande verksamheter som behöver beaktas på en övergripande nivå inom området är kraftledningen söder om programområdet och vissa verksamheter som finns inom Skarpnäcks industriområde. Störningsrisken handlar om risk för lukt, störande transporter samt störning vid lassning/lossning. Exempel på verksamheter är bilservice och mindre tillverkningsindustri.

Det finns en bensinstation vid Lagavägen 2 men den kommer att läggas ned/flyttas. Tidpunkten är ännu inte bestämd.

Kraftledning

I programområdets södra gräns, längs Tyresövägen, finns en 220 kV kraftledning. För närvarande har Sverige inte några gränsvärden för statiska eller kraftfrekventa magnetfält, varken i arbetsmiljön eller för allmänheten. Den forskning som finns visar att man inte kan se någon riskökning under 0,4 mikrotesla. Miljöförvaltningen tillämpar 0,4 mikrotesla som riktvärde. När bostäder planeras nära kraftledning ska avståndet vara sådant att 0,4 mikrotesla underskrids vid bostäder och även vistelseytor.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

KONSEKVENSER

KONSEKVENSER	**61**
Behovsbedömning	62
Landskapsbild	62
Kulturmiljö	62
Naturvärden	62
Grönstruktur	63
Trafik och tillgänglighet	64
Mljö och hälsa	64
Dagvatten	64
Teknisk försörjning	64
Barnperspektivet	65

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontorets helhetsbedömning är att planens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Förslaget överensstämmer främst med gällande översiktsplans strategi 3 - att koppla samman stadens delar. I programmet satsas på gemensamma, attraktiva och gestaltade parkrum - främst Bergholmsparken och utvecklade, trygga parkstråk - främst Bergholmsbacken mellan Bagarmossen och Skarpnäck.

Landskapsbild

Barriärer, orienterbarhet, landskapsrum:

Tyresövägens barriäreffekt minskar med programförslaget. En ny passage i form av ytterligare en gc-bro byggs och de två gångpassagerna under motorvägen blir mer attraktiva med bättre gestaltning och belysning. Gamla Tyresövägen kommer att vara mer befolkad och upplevas som en mindre barriär än idag med fler övergångsställen och lägre tillåten högsta hastighet. I nordvästra Bagarmossen kommer tunnelbanan fortfarande att utgöra en barriär med spår delvis i spårdike. Barriären mellan stadsdelarna kommer att ha minskat visuellt genom det utvecklade gc-stråket med nya bostäder och en ny skola samt sporthall.

Smbandet mellan stadsdelarna förbättras genom att befintliga gc- stråk öppnas upp, läggs om i vissa delar och görs tydligare. Ny bebyggelse i viktiga siktstråk (Bergholmsbacken) och några höga byggnader förbättrar orienterbarheten.

När programmet genomförts kommer de öst-västliga (Bergholmsparken) och nordsydliga (Bergholmsbacken) stråken ha öppnats upp och förstärkts som parkrum. Sportfältets stora, öppna landskapsrum blir kvar med mindre förändringar. Hagmarken kring Skarpnäcks gård föreslås delvis återskapas. Tidigare sammanhängande odlingslandskap kommer att kunna urskiljas även efter det att området bebyggts.

Kulturmiljö

Bagarmossen: Mindre kompletteringar både inom och mellan bebyggelsekvarter föreslås ske och bör kunna ske utifrån angivna riktlinjer så att de kulturhistoriska värdena inte förvanskas. Det är samtidigt oundvikligt att senare kompletteringar förändrar och förtätar helhetsmiljön.

Gatumiljöer kommer att förändras - dels placeras ny bebyggelse ofta nära gatan i dagens stadsplanering för att skapa tydligare gaturum, dels föreslås i programmet nya gatusektioner där gång- och cykelbanor prioriteras och körbanor minskas. Helt nya tillägg med något större skala, täthet och uttryck som t ex Bergholmsbacken bör kunna ses som en naturlig utveckling i den växande staden.

Skarpnäck: Skarpnäck föreslås kompletteras genom att nya kvarter läggs till och bygger på befintlig struktur. Stadsmuseet har inte gjort någon kulturhistorisk klassificering för Skarpnäck än. En kulturhistorisk värdering behövs inför fortsatt planering. Ny bebyggelse kring Skarpnäcks gård placeras på respektavstånd från den gamla herrgården. Hagmiljön föreslås delvis återställas.

Stadsmuseets bedömning är att det är nödvändigt med en övergripande beskrivning av områdets historia och kulturhistoriska värden som kan vara kunskapsunderlag och ligga till grund för framtida ställningstaganden. En kulturhistorisk beskrivning och värdering kommer att behöva göras för Skarpnäck efter samrådet eller i samband med detaljplanearbetet.

Naturvärden

Allmänt: De viktigaste biologiska spridningssambanden - det öst-västliga stråket med Bagarmosseskogen, Skarpnäcksfältet samt delar av Skarpa by - kommer att bevaras när programförslaget förverkligas. Åtgärder kan ändå behövas för att stärka de ekologiska värdena. Stora delar

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

av de områden som idag är obebyggda inom programområdet har höga naturvärden enligt naturvärdesinventeringen. Värdefull naturmark kommer att tas i anspråk för ny bebyggelse. Den naturinventering som gjorts omfattade inte fladdermöss. En sådan bör ingå i det fortsatta planarbetet.

Bergholmsparken: Området föreslås bli ett utvecklat, mer befolkat parkstråk och bebyggs inte. Spridningsvägarna bedöms därför påverkas marginellt.

Åtgärder:

- En skötselplan tas fram för Bagarmosseskogen. Gräsytors värden kan höjas genom att stärka ängsvärden. Aspvärden kan gynnas genom att gran tas bort. Ädellövträd bör få utvecklas.
- Utbredning av fladdermöss inventeras.

Skärgårdsskogen: Skärgårdsskogen utgör idag livsmiljö för skyddvärda arter. Med bebyggelse minskar den ytan. I södra delen finns ett område med ekar som behålls obebyggt. I programområdet som helhet behålls de arter som påverkas inom Skärgårdsskogen.

Åtgärder:

-Den föreslagna, nya gång- och cykelbron ges en bredd som rymmer en planteringsrad kan spridningssambandet mot Flaten stärkas.

Skarpa by: Bebyggelsen kommer att nagga hagmarksmiljön i kanten men stora ekar bedöms kunna behållas med bebyggelseförslaget. Ekvärdena kan stärkas genom att de friställs. Området är unik gammal betesmark vars karaktär kan återställas.

Åtgärder:

- En naturutvecklingsplan tas fram för att gestalta och återskapa hagmarksmiljön.
- Utbredning av fladdermöss inventeras.

Gamla Tyresövägen: I Skevrodsskogens östra del finns ett värdefullt stråk med ekar som kan bevaras även med ny bebyggelse närmast Gamla Tyresövägen. Asp är ett viktigt värdebärande träd-

Åtgärder:

- En skötselplan tas fram för Skevrodsskogen.

Slitage: En växande befolkning innebär större slitage i naturmarken.

Åtgärder/kompensation:

I det fortsatta planarbetet bör utredas vad kan man göra för att minska effekternaav ökat slitage. Det kan t ex handla om fler anlagda, markerade stigar.

Grönstruktur

Park, rekreation, idrott: Programmet innebär som helhet flera förbättringar, bland annat:

- Möjligheterna att röra sig gående och cyklande och nå parker och rekreationsområden både inom och utanför området ökar.
- Bergholmsparken utvecklas med fler funktioner.
- Skarpnäcks sportfält utvecklas och sportfunktionerna förbättras. En ny sim- och sporthall föreslås.

Programmet medför också att naturmark/park tas i anspråk för ny bebyggelse:

- Skärgårdsskogen kommer att till ca 2/3 att planeras för bebyggelse, lekpark, skol- och förskolegårdar.
- Ungefär hälften av Skevrodsskogen kommer att bebyggas. Den norra delen kommer att utvecklas som passage och bli mer tillgänglig.

Total andel friyta (kvm) före och efter programmet har inte beräknats. Ytorna kommer att minska men kvalitet, tillgänglighet och attraktivitet kommer att öka.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Trafik och tillgänglighet

Det framtida resandet kommer att ske med kollektivtrafik, cykel eller som fotgängare i större utsträckning än idag.

Biltrafiken har begränsad möjlighet att växa beroende på att Sockenvägen och Nynäsvägen idag är kraftigt belastade med begränsad framkomlighet. Det bedöms därför som troligt att biltrafiken inte kommer att väsentligt öka över dagens nivå inom programområdet.

Gång- och cykeltrafikens infrastruktur kommer att byggas ut och förbättras. Fler sammanlänkande förbindelser för gående och cyklande tillkommer. Den regionala cykelinfrastrukturen ska möjliggöra cykelpendling över längre sträckor. Fokus för framtida åtgärder är att binda samman och höja standarden på befintliga stråk.

Miljö och hälsa

Buller

Den nya bebyggelsen placeras till stor del i bullerutsatta lägen. Bebyggelsen måste därför utformas med hänsyn till bullret så att en tyst sida åstadkoms för bostäderna. Den nya bebyggelsen kommer också att kunna skärma bullret så att vissa delar av området får lägre bullernivåer än idag.

Farligt gods

Tyresövägen är klassad som primär väg för farligt gods. Ny bebyggelse kommer att föreslås så pass nära vägen att en riskanalys kommer att behöva göras i detaljplaneskedet.

Markföroreningar

Det finns platser föreslagna för att pröva för bostadsbebyggelse inom området där det sannolikt finns markföroreningar. Marken ska utredas och undersökas i samband med detaljplan, riskbedömas samt vid behov saneras.

Miljöstörande verksamheter

I de fall bostäder och verksamheter ska samordnas kommer får inte störningar uppstå för bostäderna. Detaljplanen kan behöva reglera detta.

Kraftledning

Den bostadsbebyggelse som föreslås i Skärgårdsskogen bedöms klara Miljöförvaltningens riktvärde 0,4 mikrotesla. Frågan ska studeras vidare i detaljplaneskedet.

Dagvatten

Dagvatten från programområdets olika delområden leds till flera olika recipienter – Saltsjön, Söderbysjön och Flaten. Dagvattenhantering för respektive området ska utredas i det fortsatta planarbetet.

Teknisk försörjning

Den nya bebyggelsen bedöms kunna anslutas till befintligt nät på ett godtagbart sätt både tekniskt och ekonomiskt. Avfallshantering kommer att tas upp i det fortsatta detaljplanearbetet.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Barnperspektivet

Programförslaget har analyserats och utvärderats ur ett barnperspektiv och sammanfattas nedan. Studien, som är översiktlig, har gjorts av White arkitekter under pågående planeringsprocess. Vissa rekommendationer/förslag till åtgärder har därför kunnat tillgodoses i programmet.

Utvärderingen är uppbyggd utifrån fyra aspekter

1. **sammanhållen stad** (samband och kopplingar, mångfald av bebyggelse och människor),
2. **samspel** (lek och lärande),
3. v**ardagsliv** (vardagsfunktioner, trygghet och rörelsefrihet)
4. **hälsa och säkerhet**

Analysen har gjorts för olika nivåer (byggnad, närmiljö, stadsdel osv) och för olika barnåldersgrupper och kön. Styrkor och utmaningar med programförslaget har redovisats, intressekonflikter har kommenterats. Det har bedömts om programförslaget förbättrar respektive försämrar barns situation. Åtgärder som skulle kunna förbättra förslaget föreslås också. Nedan följer en sammanfattning av analysen.

Sammanhållen stad

- Samband och kopplingar

Styrkor, utmaningar, intressekonflikter: Stråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck stärks, vilket medför ökad trygghet och bättre koppling mellan områdena. En skola mellan områdena innebär ett stort värde för att ”knyta ihop” barn och unga i respektive område. Särskilt unga flickor upplever idag otrygghet i gång- och cykelstråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Även längs andra gång- och cykelvägar kommer trygghetsskapande åtgärder att vidtas.

Det är viktigt att få till väl fungerande, samlande platser som t ex skola och platser för fritidsaktiviteter om sambandet mellan Bagarmossen och Skarpnäck ska förstärkas. Ny bebyggelse bedöms enligt denna analys att generera mer biltrafik.

Det kan finnas en intressekonflikt i avvägningen mellan att skapa trygga stråk med bebyggelse (och medföljande trafikmiljöer) samt att bevara det gröna.

Bedömning och rekommendation: Förslaget förbättrar barns situation. Kopplingen till Kärrtorp bör beaktas eftersom det finns barn och unga i Bagarmossen och Skarpnäck som går i skola där.

- Mångfald av bebyggelse och människor

Styrkor, utmaningar, intressekonflikter: Behovet av förskole- och skolplatser beaktas. En gemensam arena för barn och ungdomar skapas genom att bygga en skola och sporthall mellan stadsdelarna. Familjer med olika socioekonomiska förutsättningar kan välja att placera sina barn här.

Bevarande av rekreationsstråket, som också utgör en mental barriär mellan Bagarmossen och Skarpnäck har värderats högre än att ”bygga ihop” områdena. Nyproduktion gynnar ofta hushåll med stark ekonomi. Ett ökat aktivitetsutbud och en mångfald i offentliga rum ökar chanserna för att barn med olika socioekonomiska förutsättningar kommer att mötas.

Bedömning och rekommendation: Upplåtelseformer samt bostadsstorlekar påverkar mångfalden och bör blandas, även på kvartersnivå. Förutsättningarna för ett ökat utbud av service och större funktionsblandning förbättras. Skollokaler bör utformas flexibla, multifunktionella och öppna för andra aktiviteter på kvällar och helger. Förskolorna ska lokaliseras så att de servar människor både i de befintliga och i de nya bostäderna.

Att exempelvis låta byggemenskaper uppföra ett eller flera hus kan bidra till ökad mångfald i bebyggelsen.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Samspel – lek och lärande

Styrkor, utmaningar, intressekonflikter: Hänsyn har tagits till områdets viktigaste rekreationsstråk och lekmiljöer för barn. Friytor förstärks. Ett varierat utbud av spontanidrott adderas. Sportfältet förstärks med sim- och sporthall samt isbana. Ytterligare konstgräsplan tillkommer. Befintliga områden för lek och lärande blir än mer betydelsefulla med en ökande befolkning. Lekmiljöer ska utformas med ålders- och genusperspektiv i åtanke.

Genom att delar av Skärgårdskogen bebyggs kan kvarvarande del bli mer intressant som lekmiljö. Här finns dock höga bullernivåer som kan påverka kvaliteten.

Bedömning och rekommendationer: Det finns en mycket stor potential att addera värden som saknas. Som helhet är området välförsett med grönområden - både bostads- och utflyktsnära.

Ett stort mervärde tillförs om det i anslutning till skolan byggs en idrottsanläggning med multifunktionella lokaler som kan användas av föreningar kvällstid och helger. Det öst-västliga parkstråket kan bli en unik, offentlig mötesplats som stöttar barns och ungdomars jämlika chanser. Förutom en riktigt fin, välkomnande parkmiljö bör olika aktiviteter finnas i anslutning. Simhallen bör vara enkel att nå för i första hand gående/cyklande eller med kollektivtrafik.

Vardagsliv

-Vardagsfunktioner

Styrkor, utmaningar, intressekonflikter: Det finns goda förutsättningar att leva ett gott vardagsliv. Fler bostäder ger förutsättningar för ett ökat utbud av service, aktiviteter och generösare öppettider. Området är kollektivtrafiknära.

Fler invånare innebär att krav på samhällsservice samt kommersiellt utbud kommer att öka. För att begränsa att biltrafiken ökar krävs bättre gång- och cykelvägar samt bättre kollektivtrafik.

Bedömning och rekommendationer: De förstärkta parkmiljöerna och stråken samt satsning på ökad trygghet bör vara en förbättring. Förtätningarna kan innebära försämringar för de som bor närmast om ett bostadsnära grönområde bebyggs. Det bör finnas inomhusaktiviteter och fler kvällsöppna ställen att erbjuda ungdomar. De flesta inomhusaktiviteter är pendlingsberoende och blir på så sätt en socioekonomisk fråga.

Satsningen på de offentliga rummen/ möteplatserna bör komma tidigt i utbyggnadsprocessen.

-Trygghet och rörelsefrihet

Styrkor, utmaningar, intressekonflikter: Den upplevda tryggheten på gångvägarna är låg under dygnets mörka timmar - särskilt unga flickor har poängterat detta. Det är positivt med ny bebyggelse och fler som rör sig i området.

Trafikseparering är en kvalitet dagtid men upplevs otryggt kvällstid. Intressekonflikt finns mellan alternativet att skapa trygghet genom kontinuerlig bebyggelse i stråket eller att bevara grönområden.

Bedömning och rekommendationer: Barns situation förbättras genom att ett helhetsgrepp tas för området med riktade insatser för att stärka otrygga stråk. Orienterbarheten i båda stadsdelarna bör förbättras. Trygghetsskapande åtgärder vid tunnelbanestationerna bör prioriteras.

Hälsa och säkerhet:

Ett ökat utbud av möjligheter till spontanidrott stärker barn och ungas hälsa. Boendemiljön är ur bullersynpunkt en utmaning om nya bostäder byggs i Skärgårdsskogen och längsmed Gamla Tyresövägen.

Bedömning och rekommendationer: Gamla Tyresövägen bör göras om till stadsgata genom sänkt hastighet. Sambandet mellan Skärgårdsskogen och befintligt grönstråk mellan Bagarmossen och Skarpnäck bör stärkas liksom sambandet mellan Skärgårdsskogen och Flatenområdet. Befintliga viadukter kan också förbättras genom trygghetsökande åtgärder.

Området vid skateparken bör rustas upp och fler aktiviteter skaoas.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE **67**
Stadsbyggnadsprocessen 68
Genomförande 69
Medverkande 69
Underlag 69

Stadsbyggnadsprocessen

Planeringsprocessen för program- och detaljplanearbetet visas schematiskt i figuren nedan. Det godkända programmet ska utgöra en grund och stöd för fortsatt detaljplanering.

Tidigare program och nytt uppdrag

Bagarmossen och Skarpnäck ska enligt inriktningsbeslut i stadsbyggnadsnämnden bebyggas med ca 2500 bostäder.

Ett programarbete påbörjades redan 2011 men omfattade då färre bostäder - 400-700 lgh - samt ett mindre geografiskt område än det nu aktuella. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2013-08-15 - efter det att programsamråd genomförts – att utvidga programområdet samt antalet bostäder. I samband med tidigare programarbete hölls flera informations- och samrådsmöten. För att gå vidare i den fortsatta processen med det nya uppdraget har en så kallad designdialog prövats som ett sätt att samtala och bedriva dialog om planfrågor.

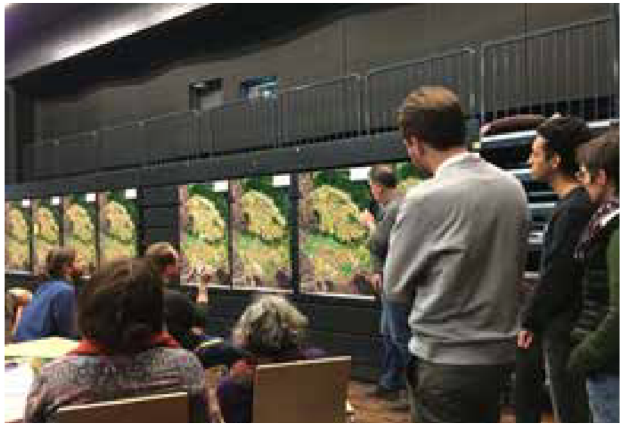
Designdialog och fortsatt planering

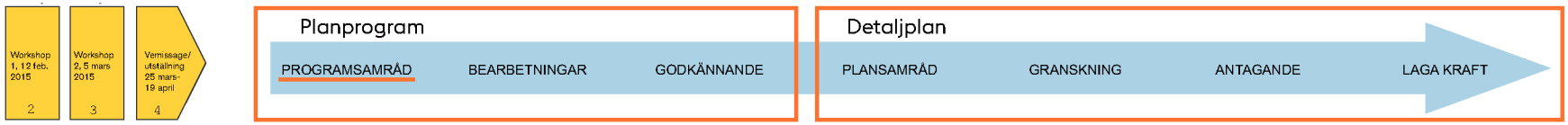
Under våren 2015 bjöd staden in boende och verksamma i programområdet med syfte att samla in kunskap, erfarenheter och idéer. Här presenterades även ramarna för stadens uppdrag att växa. Designdialogen bestod av två workshoptillfällen samt en avslutande vernissage och utställning i Skarpnäcks kulturhus. Utställningen varade mellan 25 mars och 19 april 2015 och presenterade deltagarnas samlade tankar i ett framtidsscenario samt gav en sammanfattande bild av dialogen. Till workshopparna inbjöds representanter från intressegrupper, kultur- och idrottsföreningar i området samt personer som varit i kontakt med staden tidigare under programarbetet. Några urvalskriterier vid inbjudan var köns- och åldersspridning, en blandning av boende och verksamma i området samt representanter från olika delar av Bagarmossen och Skarpnäck. Vid workshoptillfällena deltog även tjänstemän från Stockholms stads projektgrupp och berörda förvaltningar. Dialogen leddes av Nyréns arkitektkontor. Resultatet från dialogen har varit ett av planeringsunderlagen för det fortsatta programarbetet.

Efter programsamrådet kommer inkomna synpunkter att sammanställas och programmet bearbetas innan det kan godkännas av stadsbyggnadsnämnden.

Parallellt under programmets bearbetning efter samråd kan vissa markanvisningar komma att göras. Det kan också bli aktuellt att starta detaljplanearbete för någon eller några delar av området.

Dialog i Skarpnäcks kulturhus.





Workshop 1 och 2. Utställning/Vernissage

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Genomförande

Utbyggnaden av Bagarmossen och Skarpnäck kommer att ske etappvis under ca 10-15 år. En jämn utbyggnadstakt ger en inflyttning om cirka 200-250 lägenheter per år. De första åren förväntas utbyggnadstakten vara högre. Stadens utgifter för att genomföra investeringar i allmän plats, såsom gator, parker mm, finansieras med intäkter från upplåtelse och överlåtelse av stadens mark till bostäder.

Bebyggelsen i Bergholmsbacken med det sammanlänkande gång- och cykelstråket och med närheten till parkstråket bör komma till tidigt, Sportfältet utgöra en andra etapp. För att genomföra dessa satsningar är ett tidigt och nära samarbete med idrottsförvaltningen, utbildningsförvaltningen och Sisab viktigt. Bortom de första två utbyggnadsetapperna är det svårt att förutse i vilken ordning stadsdelarna kan utvecklas på bästa sätt. Delområdena kan utvecklas tämligen oberoende av varandra. Att lägga om ramperna i Skarpnäcks trafikplats för att tillskapa ytterligare byggbar yta kan möjligen på sikt finansieras när markvärdena har ökat. Den utsatta miljön vid trafikplatsen lämpar sig bäst för verksamheter. Kostnaderna för att anlägga en bred passage för att länka samman Flatens naturreservat med den planerade bebyggelsen i Skärgårdsskogen är mycket hög i relation till en gång och cykelbro som fyller en liknande funktion.

Medverkande

Programmet har utarbetats av stadsbyggnadskontoret tillsammans med berörda förvaltningar.

Planillustrationer och volymskisser har tagits fram av Tovatt Architects & Planners, Bergholmsparkens illustration av White arkitekter.

Arbetsgrupp:

Madeleine Lundbäck, projektledare

Hedda Nilsson Orviste, stadsplanerare

Projektgrupp:

Johan Rapping, projektledare, exploateringskont.

Sven Brodin, byggprojektledare

Jenny Brolin, kommunikatör

Lars Ström, arkitekt

Patrik Berglin, trafikplanerare

Inger Bogne, utredare, stadsdelsförvaltningen

Anette Jansson, miljö- och häsoskyddsinspektör, miljöförvaltningen

David Neuschutz, Tovatt Architects & Planners

Leonora Bjerke, Tovatt Architects & Planners

Jens Modin, White Architects

Underlag

Utredningar:

- Skarpa by. Arkeologisk utredning för del av fastigheten Skarpnäcks gård 1:1, Arkeologistik, rapport 2014:35
- Naturvärden i planområdet Bagarmossen och Skarpnäck, 2014, Ekologigruppen
- Trafikutredning Bagarmossen-Skarpnäck, Tyrens, oktober 2015
- PM Utvärdering barnperspektivet för Programförslag Bagarmossen och Skarpnäck, White 2015

Underhandsdiskussioner:

- Bulleråtgärder, Tyréns
- Konsekvenser av programförslaget, Ekologigruppen

Övriga källor:

- Skarpnäcksstaden. Skrift om planering och byggande av Skarpnäcksstaden.
- SSM Faktablad Bagarmossen
- Gamla Skarpnäcks vänners webbplats
- Skarpnäck – tegelstaden på fältet. Pia Roxell, Eva Wernlind
- Bagarmossen. Klas Schönning. Stockholmshem 1997

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-02, Dnr 2014-12380

Stockholms stad

stockholm.se/bagarmossen-skarpnack