

PROGRAMFÖRSLAGET

Mål och Vision

Programarbetet syftar till att i enlighet med strategierna för Stockholms översiktsplan och lokalkunskaperna i Vision för Söderort 2030 bidra till ett mer sammankopplat Stockholm genom att stärka sambandet mellan tyngdpunkterna Högdalen – Farsta.

En sammanhållen stad – ett EU mål

På EU-nivå är en sammanhållen stad ett uttalat mål. Med sammanhållen stad menas en stad utan barriärer mellan varken stadsdelar eller människor. Utan segregation och utan uppdelning. Att skapa sammanhållning kräver ett integrerat arbetssätt. Det vill säga insatser från flera förvaltningar och bolag inom Stockholms stad samtidigt för att stimulera större förändringar i ett område. För att lyckas krävs en fungerande samordning inom kommunen tillsammans med lokalt engagemang. Ett sådant upplägg ger förutsättningar för att ett område kan utvecklas på flera sätt. Det är viktigt att alla känner sig delaktiga och inkluderade i sitt närområdes utveckling. En tanke som genomsyrar planeringen i alla steg → från EU-nivå till stadsdelsförvaltningsnivå.

Programmets syfte och mål

Programarbetet syftar till att i enlighet med strategierna för Stockholms översiktsplan och lokalkunskaperna i Vision för Söderort 2030 bidra till ett mer sammankopplat Stockholm genom att stärka sambandet mellan tyngdpunkterna Högdalen – Farsta.

Sambandet mellan Högdalen-Farsta har potential att utvecklas. Kopplingar längs med och tvärs över området kan bli tydligare jämfört med idag. Sammankoppling kan ske på flera sätt och programarbetets mål har varit att djupare

Moistående sida: Bilden illustrerar den framtida visionen för programområdet. Pilarerna indikerar hur området kan kopplas samman på olika sätt: genom sammanhängande stadsmiljöer, genom att utveckla de gröna kilarna och skapa fler attraktiva mötesplatser i parker och grönområden, samt genom förstärkning av infrastrukturen. Illustration: stadsbyggnadskontoret

analysera hur sambandet kan stärkas. Programmet kan ses som en fördjupning av översiktsplanen och Vision för Söderort 2030 för det valda området. Frågan om huruvida bebyggelse kan stödja sambandet har utretts.

Utvecklingen av sambandet Högdalen-Farsta ska generera mervärden och optimera områdets befintliga värden, såsom gröna värden och höga boendekvaliteter, i enlighet med översiktsplanens strategier och intentioner. Programarbetet ska ligga till grund för kommande detaljplanering och som stöd för framtida förfrågningar om markanvisningar i området.

Programmets fokus är på vad som händer mellan stadsdelarna och hur områdena mellan stadsdelarna kan länkas samman på olika sätt. Programmet behandlar inte eventuella förtätningsmöjligheter inom stadsdelarna men det kan konstateras att i princip alla stadsdelar inom programområdet är föremål för pågående förtätning och/eller har potential att förtätnas.

En framtida vision för sambandet

Programarbetets vision för området handlar om en mer sammanhållen stad och ett utvecklat samband med förbättrad tillgänglighet till natur- och rekreationsområden. En mycket omtyckt kvalitet förädlas ytterligare genom att det blir lättare och tryggare att hitta ut i naturen via tydliga entréer, spår och spänger. Fler aktiviteter kopplade till utomhusvistelse, odling, sport, rekreation och vatten lockar fler och nya besökare till Rågsveds friområde och Högdalstopparna. Känsliga ekologiska spridningssamband värnas och säkras. Kopplingarna mot Huddinge kommun via Rågsveds friområde har förbättrats och är tydligare än tidigare.

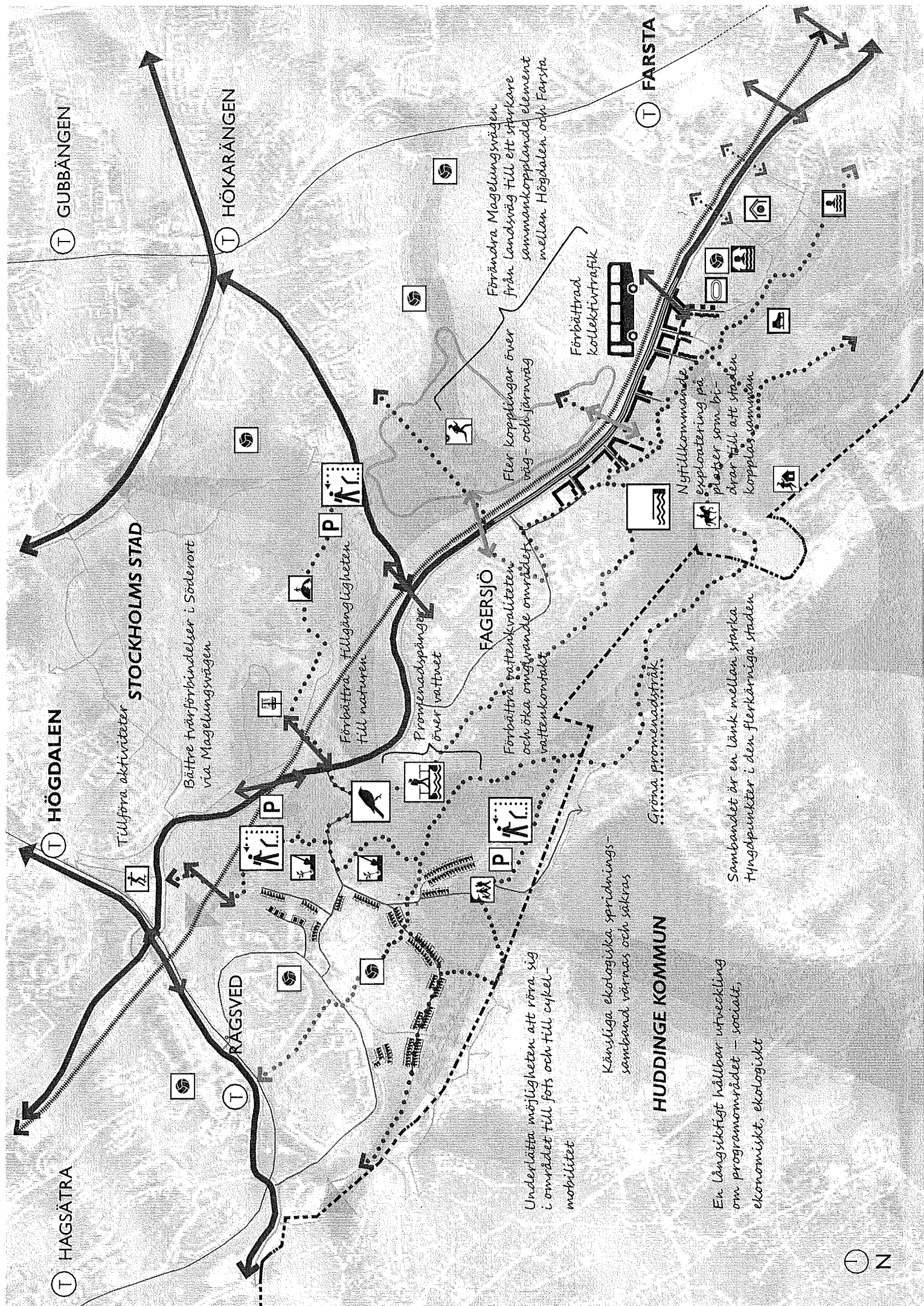
En ombyggnad av Magelungsvägen har inneburit att det är lätt att ta sig mellan Högdalen och Farsta såväl till fots eller cykel som med kollektivtrafik eller bil. Kollektivtrafiken är förbättrad genom tätare turtrafik för vissa av busslinjerna. Magelungsvägen är en länk i ett större trafiksystem som bidrar till bättre tvärgående kollektiva förbindelser i Söderort. Genom att Magelungsvägen ändrat karaktär på vissa sträckor fungerar vägen bättre som ett sammankopplande element mellan de starka tyngdpunkterna Högdalen och Farsta i den flerkärniga staden. Fler kopplingar över väg och järnväg gör det lättare att röra sig i nord-sydlig riktning över barriärer. Det väl utbyggda cykelnätet uppmuntrar till både rekreationscykling och arbetspendling med cykel.

Sjön Magelungens vattenkvalitet är förbättrad genom olika åtgärder som t.ex. dagvattenhantering och rening av Maglungsdiket. Vattenkontakten är förbättrad sedan landskapet slöröjts och gallrats.

En nyttillkommen årsring med småhusbebyggelse i Snösätra utgör ett välkommet tillskott till Rågsved och bidrar till en ökad mångfald i bostadsbeståndet och varierade upplåtelseformer. Den nya exploateringen längs Magelungens norra strand bidrar till att koppla samman staden genom att ge Fagersjö ett mer urbant sammanhang med Farsta och Farsta strand.

Sammanfattningsvis bidrar utvecklingen av programområdet till ett långsiktigt hållbart Stockholm – socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Bilaga 1



(T) GUBBÄNGEN

(T) HÖKÄRÄNGEN

(T) FÄRSTA

(T) HÖGDÄLEN

(T) HAGSÄTRA

STOCKHOLMS STAD

Tillföra aktiviteter

Bättre tvärförbindelser i Söderort
via Magelungsvägen

Förbättra tillgängligheten
till naturen

Promenadspångar
över vattnet

Förbättra vätenkvaliteten
och öka omgivande områdets
vattenkontakt

Förändra Magelungsvägen
från landsväg till ett styrkare
sammankopplande element
mellan Högdalen och Färsta

Förbättrad
kollektivtrafik

Nyutveckling
exploatering på
platser som bi-
drar till att staden
kopplas samman

Gröna promenadstråk

Sambandet är en länk mellan starka
hugdpunkter i den flerkärniga staden

Känsliga ekologiska spridnings-
samband värnas och säkras

HUDDINGE KOMMUN

Underlätta möjligheten att röra sig
i området till fots och till cykel-
mobilitet

En långsiktigt hållbar utveckling
om programområdet – socialt,
ekonomiskt, ekologiskt



Koppla samman staden...genom sammanhängande stadsmiljöer

Genom att bygga samman stadsdelar kan mer sammanhängande stadsmiljöer skapas. Stadsdelar som idag är separerade från varandra kan genom nytillkommande exploatering få ett nytt mer urbant sammanhang. All föreslagen bebyggelse inom programområdet föreslås utformas med utgångspunkt från landskapets topografi.

Vägläddning i Översiktsplanen:

- Utveckla nya stadsmiljöer i viktiga kommunikationsstråk i anslutning till tyngdpunkter.
- Planera för ny bebyggelse som minskar barriäreffekter och miljöstörningar från trafiken samt skapar nya kopplingar.
- Öka tillgängligheten till attraktiva grönområden och skapa goda möten mellan bebyggelse och grönområden.
- Småhusbebyggelse bör lokaliseras i syfte att sammankoppla tyngdpunkter i ytterstaden.

Målkonflikter:

- Nya stadsmiljöer och bostadsexploateringar står i konflikt med värdet av större sammanhängande grönområden.
- Kulturhistoriskt värde av tydligt avgränsade stadsdelar står i konflikt med idén om att bygga samman stadsmiljöer.
- Förtätning och utbyggnad nära infrastruktur innebär mer komplex riskhantering.
- Exploatering i vattennära lägen innebär utmaningar i att hantera klimatförändringar och dess följdeffekter.

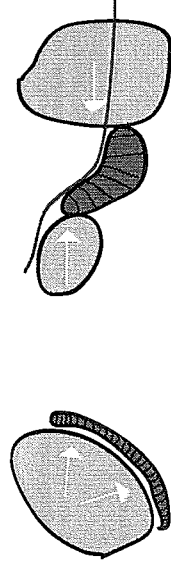
Markanvändning och stadsstruktur

I förslaget lokaliseras ny bebyggelse på höjder och långa höjdernas kanter mot dalgångarna som princip. Bebyggelse på bergstoppar och i norrlutningar undviks. I brantare sluttningsslägen föreslås terrass- och souterränghus provas. Inom varje delområde föreslås en variation av hustyper och upplåtelseformer. Nytillkommande bebyggelse anpassas till terrängen och infogas på ett sympatiskt sätt i landskapet.

Genom att vidareutveckla systemet med smala parkstråk som leder in i stadsdelarna skapas ett nät av gröna of-fentliga rum. Naturmarkskullar med ek- eller barrskog sparas som viktiga orienteringsmärken i landskapet och i stadsstrukturen. Gångvägar lokaliseras mellan bebyggelse och park- och naturmark för att markera skillnaden mellan privat och offentlig mark. Utsikten mot sjön Magelungen nyttjas. Bebyggelsen planeras med en sida mot gata och en mot natur som stadsbyggnadsprincip.

Principer för bebyggelseexpansion

Samrådsförslaget presenterar en nytillkommande bebyggelse om totalt cirka 1130 bostäder i vilket typerna flerbostadshus, stadsvillor och småhus finns representerade. Principer för hur den nytillkommande bebyggelsen lokaliseras illustreras enligt följande:

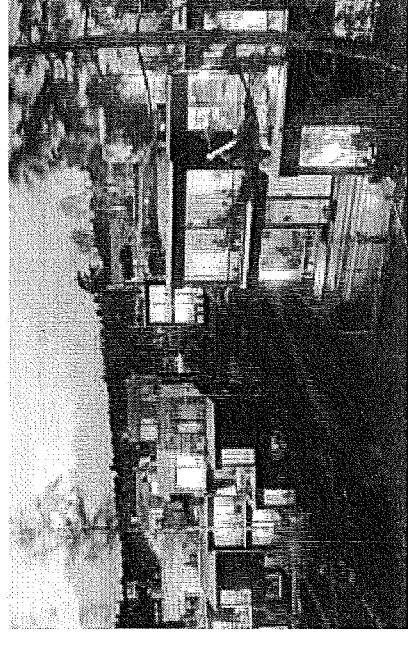


Motstående sida: Schematisk bild över tillkommande bebyggelse och dess relation med redan existerande bebyggelse. Pilarna indikerar bebyggelsens utbredning. Illustration: stadsbyggnadskontoret

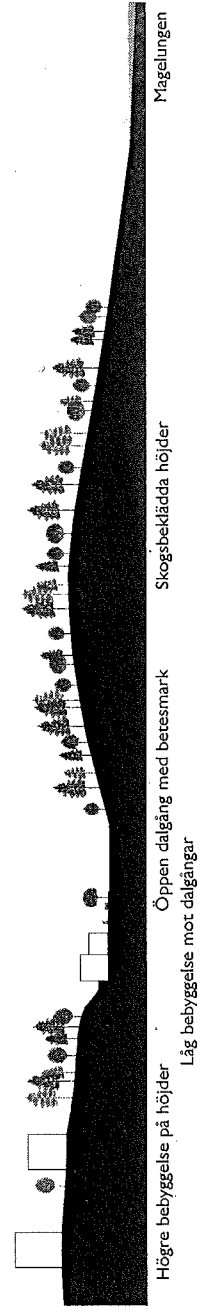
Denna sida: Fotografier på referensprojekt som är intressanta i sättet de hanterar platsen.

Överst: Bebyggelse längs Sicklasjön. Källa: Nyréns Arkitektkontor

Underst: Bebyggelse i sluttning, Mölnhycke. Källa: Nyréns Arkitektkontor



Bilden illustrerar strukturförslag för exploatering i Rågsved: en ny årsring med bostadsbebyggelse (småhus och stadsvillor) adderas till södra Rågsved samt småhusbebyggelse på delar av Snösättra företagsområde. Illustration: stadsbyggnadskontoret



Rågsved

I södra Rågsved föreslås en ny randbebyggelse i gränzonen mellan de skogsbeklädda kullarna och de öppna dalgångarna i Rågsveds friområde. Dalgångarna lämnas fria från bebyggelse i strävan att låta den nytillkommande bebyggelsen koppla an till den befintliga strukturen i Rågsved. I och med förslaget får Rågsved en ny årsring med tillskott av framförallt småhus, en bostadsform som saknas i stadsdelen.

Enligt beslut i exploateringsnämnden ska Snösättra företagsområde utvecklas och förutsättningarna för att bygga småhus inom fastigheten Älvsjö 1:1 vid Snösättra i Rågsved utredas. Stadens översiktsplan ger vägledningen att där ny bebyggelse anses vara det mest lämpliga i syfte att koppla samman områden ska möjligheten att komplettera med småhusbebyggelse alltid prövas. Snösättraområdet anges som ett exempel på detta. Exploateringsnämndens uppdrag samordnas med programarbetet för sambandet Högåsen-Farsta.

Den nuvarande verksamheten lämnar avtryck i miljön och en förändrad markanvändning till bostadsändamål kräver att marken saneras efter år av företags- och upplagsverksamhet utan kommunalt avlopp. Förslaget innebär att den redan exploaterade ytan (stora delar av det idag befintliga företagsområdet) bebyggs med småhus. Ytan mellan det idag befintliga företagsområdet och bebyggelsen i södra Rågsveds kran blir en viktig länk mellan de båda områdena i form av en offentlig yta - en mötesplats i parkmiljö som uppmuntrar till sociala aktiviteter och rekreation.

Förslaget innehåller en tillkommande exploatering om ca 195 bostäder varav merparten är kedjehus (ca 165 st.) samt lägenheter i stadsvilla (ca 30 st.).

Bilden illustrerar strukturförslag för exploatering längs Magelungens strand: ny bostadsbebyggelse (flerbostadshus och småhus) kopplar samman Fagersjö med Farsta och Farsta strand.
Illustration: stadsbyggnadskontoret

Magelungen strand

Området söder om Magelungsvägen uppvisar goda förutsättningar för bostadsändamål. Genom att bebygga området mellan Fagersjö och Farsta IP kan befintliga stadsdelar kopplas samman genom den fysiska bebyggelsestrukturen. På så sätt får Fagersjö ett mer urbant sammanhang, kopplas till Farsta och vidare österut mot Farsta strand.

Bebyggelse föreslås längs med Magelungsvägen, vilket bidrar till att vägen får en mer stadslig karaktär i det aktuella vägsnittet. Här och var finns det släpp mellan husen för att säkerställa spridningsvägar norrut mot Fagersjöskogen. Husen planeras så att de får en tyst sida mot vattnet. Innanför fronten är bebyggelsen öppen till sin struktur och öppnar sig mot vattnet och mot bevarade ek-kullar. Området har en blandning av hus i 4-6 våningar samt småhus.

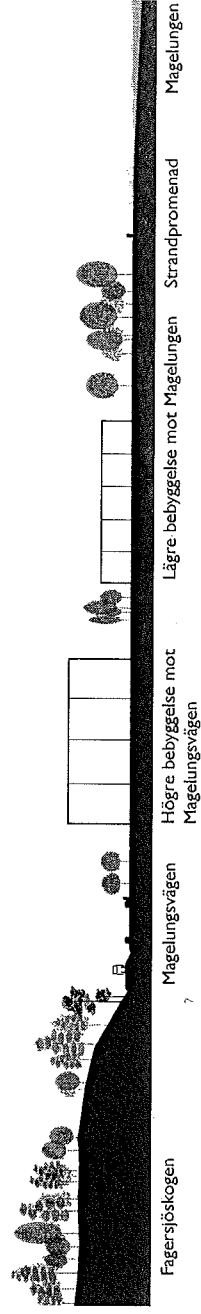
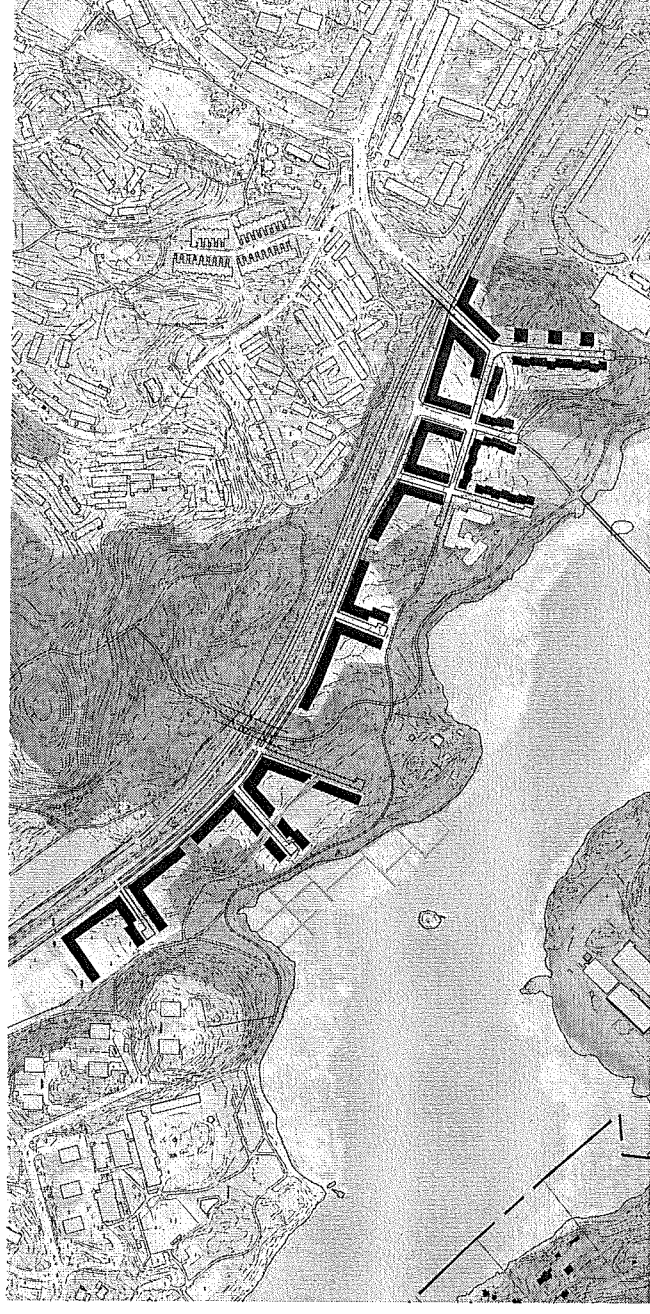
Angöring sker från en parallellgata till Magelungsvägen. En samlokaliserad gång- och cykelbana följer vägen i en trädallé. Parkering löses med parkeringsgarage under gata och hus och besöksparkering genom kantstensparkering.

Området längs Magelungens norra strand är kulturhistoriskt värdefullt. Trakten har varit bebodd sedan förhistorisk tid och det historiska arvet har lämnat spår i form av fornlämningar och andra spår från ett äldre kulturlandskap. På flera platser har arkeologiska fynd hittats. Det fortsatta arbetet behöver beakta fornlämningarna och det historiska kulturlandskapet. En antikvarisk utredning kommer sannolikt att behöva genomföras i nästa planeringsskede.

En ny offentlig tillgänglig strandpromenad anläggs längs med Magelungens norra strand. Strandpromenaden ska

ges generösa mått och med möjlighet att ta sig en bit ut i sjön via en bryggpark kan vassens rika fågelliv beskådas. Strandpromenaden bör gå runt sjön och således ansluta till gång- och cykelmöjligheter på Huddinge kommuns sida. Exploateringen ger möjlighet till fler arbetsplatser genom

lokaler i bottenvåningarna. Lokalerna bidrar till att gatan befolkas och att öka flöden av människor som passerar förbi längs lokalgatan. Förslaget innehåller en tillkommande exploatering om ca 900 bostäder varav merparten är lägenheter i flerbostadshus samt ett mindre tillskott av radhus (ca 35 st.).



Fagersjöskogen
Magelungsvägen
Lägre bebyggelse mot Magelungen
Strandpromenad
Magelungen

Koppla samman staden...genom att utveckla de gröna kilarna och skapa fler attraktiva mötesplatser i parker och grönområden

Staden kan kopplas samman genom att de gröna kilarna utvecklas. Skapandet av flera attraktiva mötesplatser i punkter och grönområden kan locka fler stockholmare att uppleva det gröna. Programområdet innehåller stora grönområden som har potential att utvecklas.

Vägledning i Översiktsplanen:

- Koppla samman stadsdelar med trygga och attraktiva parkstråk.
- Vidareutveckla mötesplatser och punkter för rekreation och idrott i parker och grönområden.
- Bevara de regionala gröna kilarna, förbättra sambanden mellan den omgivande bebyggelsen och starka svaga avsnitt.

Målkonflikter:

- Nya stadsmiljöer och bostadsexploateringar står i konflikt med värdet av större sammanhängande grönområden.
- Ett bättre tillgängliggörande av grönkilen, vilket innebär ett högre nyttjande av de gröna ytorna, kan innebära konflikter med ekologiska aspekter.

Moistående sida: Schematisk bild över grönsstrukturen i programområdet - den regionala grönkilens utbredning samt lokala gröna samband. Värdekärnor och spridningsvägar, viktiga gröna promenadstråk och eljusspår är också utmarkerade på kartan.

Illustration: stadsbyggnadskontoret

Med landskapet som utgångspunkt

Programområdet innefattar delar av det södertörniska sprickdalslandskapet med stundtals dramatiska branter, höjdplatåer och böljande dalgångar. Det gamla natur- och kulturlandskapet är historiskt sett tydligt och karaktäriseras av barrskogslädda höjder och öppna uppodlade bördiga dalgångar. Idag används dalarna inte längre för jordbruk men väl omhändertagna kan de utgöra en tillgång i den befintliga grönsstrukturen. Idag finns två koloniodlingar inom programområdet och betesmarker i Rågsveds friområde – verksamheter som tillför kvaliteter ur såväl ekologisk som social aspekt. Genom att förbättra promenad- och skidvägar, uppföra besöksinformation och besöksparkering kan tillgängligheten till naturen förbättras.

Programförslaget avser att tydliggöra landskapet genom att förtydliga höjdparter och slutna landskapsrum och öppna upp dalgångarna. Genom att rensa bort sly och gallra kan nya utblickar skapas i landskapet, vilket underlättar såväl avläsningen av landskapets historia som orientering.

Det är viktigt att de befintliga kvaliteterna upplevs som tillgängliga och trygga och kan nyttjas stora delar av dygnet. Tydliga entréer, ett nytt skylt- och belysningsprogram är delar i att åstadkomma en förbättrad tillgänglighet.

Höjdalstopparna utgör redan idag ett unikt rekreationsområde och har stor potential att vidareutvecklas. Området avses utvecklas i enlighet med det redan framtagna program för landskap och aktiviteter som kommunfullmäktige fattade beslut om 2005.

Hanvedenkilen

Hanvedenkilen är en av Stockholmregionens tio gröna kilar. Kilen sträcker sig från Södertörn vidare norrut via Huddinge kommun in i Söderort mot Örbyleden. Som större sammanhängande grönsstruktur besitter ytan ekologiska och rekreativa värden ur ett regionalt perspektiv.

I arbetet med att se hur programområdet kan kopplas samman på olika sätt har staden identifierat Hanvedenkilens funktioner. Kilens utbredning har värderats så att den i och med samrådsförslaget kan säkerställa ekologiska spridningsvägar. Kilen, som delar sig i två, uppvisar olika biotoper i de båda delarna. Både Rågsveds friområde och Fagersjöskogen har höga rekreativa värden ur regional synpunkt. Dock kan det konstateras att Fagersjöskogen används mer lokalt för rekreation medan friområdet används både lokalt och regionalt.

Hanvedenkilen ges en tydligare avgränsning genom att sprickdalslandskapet förtydligas. Kopplingar i form av gång- och cykelvägar från kilen in mot omgivande bebyggelseområden blir viktiga för tillgängligheten. Kopplingar över och under barriärerna Nynäsbanan och Magelungsvägen kan förbättras med gång- och cykelbroar samt en sänkning av hastigheten på Magelungsvägen förbi bebyggelsen. Genom att avgränsa, namnge, skylta, skapa entréer, underhålla, slyröja, bevara och utveckla gröna samband kan Hanvedenkilen bli fattbar.

Mötesplatser, målpunkter och aktiviteter

Att skapa tydliga mötesplatser och målpunkter av olika slag har en positiv effekt på den sociala sammanhållningen inom ett område. Programområdet innehåller redan flera existerande mötesplatser och målpunkter som programförslaget avser bygga vidare på och utveckla. Den nya konstgräsplanen i Rågdalen, lekplatser, Perssons betong (evenemangsplats), Kulturkampanjens kommande kulturverkstad, Högdalstopparna, skatemarken i Högdalen, badplatsen i Farsta strand, Farsta IP, Hökarängens fotbollsplan, fritidsgårdar och koloniträdgårdar är alla exempel på mötesplatser inom programområdet.

Genomgående är förbättrad tillgänglighet, rörlighet och ökad upplevd trygghet eftersträvar. Det ska vara lätt att förflytta sig mellan de olika stadsdelarna och tyngdpunkterna, både kollektivt och längs med tydliga gång- och cykelstråk. Stråken gestaltas som rumsbildningar av både mjukare grön karaktär och hårdare men inbjudande trafikmiljöer.

Sjön Magelungens vattenrum föreslås öppnas upp och offentliggöras för fler stockholmare. Genom röjning i dalgångar och längs strandkanten kan fler sjögräsmattor och utsiktlinjer skapas. Det ska vara möjligt att gå och cykla runt hela sjön. Befintliga spänger behöver restaureras och fler kan komma till. Bryggor är ett sätt att komma en bit ut i den grunda sjön och röra sig genom vassmiljön. Tanken är att de ska fungera som mötesplatser med vattenkontakt.

Närheten till natur- och grönområden är en uppskattad kvalitet hos de boende i programområdet. Förtydligande av entréer till löpspår och gångstigar förbättrar tillgängligheten till tätortsnära grönska ytterligare och ger förut-

sättningar för en hälsosam livsstil. Rågsveds friområde erbjuder möjligheter till kontakt med en rik flora och fauna, t.ex. genom fågelskådning, koloniträdgårdar och utmärkta naturstigar. Fagersjöskogen erbjuder tysta områden och fina sportmöjligheter året runt. Högdalstopparna utvecklas till ett attraktivt och välbesökt rekreationsområde med stora möjligheter till spontanidrott, friluftsliv, natur- och kulturupplevelser.

Offentliga rum

Det offentliga rummet är det rumsliga kittet som binder samman stadsbebyggelsen. Per definition har alla tillgång till det offentliga rummet men i praktiken kan den allmänliga tillgängligheten ofta förbättras så att fler målgrupper får tillgång till det.

*"Det offentliga rummet utgörs av platser i staden dit allmänheten har tillträde, till exempel torg, gator, parker, grönområden och shoppingcentrum."*²

Det gemensamma offentliga rummet – kultur- och naturlandskapet med rekreationsområden och infrastruktur – strukturerar, organiserar och håller samman området. Landskapet och det gröna är också synligt i gaturummet. Flera av de nya lokalgatorna föreslås trädplanterade med gröna förgårdar eller med direkt kontakt med park eller natur.

Det offentliga rummet kan vara antingen grönt eller mer hårdgjort till sin karaktär. Entréer till Hanvedenkilen är viktiga portar till de gröna offentliga rummen. Därför föreslås dessa utvecklas till tydligare och mer informativa platser med parkeringsmöjligheter.

Ett annat exempel på förändring av det offentliga rummet är gestaltningen av Magelungsvägen längs med den nya exploateringen (Magelungens strand). Rågdalen är ett viktigt stråk som sammanbinder centrala Rågsved med friområdet. Den fortsatta utvecklingen och utrustningen av Rågdalen är angelägen.

Det är av största vikt att offentliga rum utformas med omsorg, ges en medveten gestaltning och uppförs i material av hög kvalitet i enlighet med tankarna i det pågående arbetet med *Arkitektur Stockholm*². I den efterföljande planeringen behöver ekonomiska medel avsättas för att säkerställa kvalitet, drift och underhåll av offentliga ytor i samband med att området byggs ut etappvis.



Bilden illustrerar visionen för sambandet som utvecklats mötesplats - exemplet Rågsveds friområde med spänger över våmarker, upptäckandet av naturvärden och fågelskådning vid Magelungen.

Illustration: Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB

² *Arkitektur Stockholm – en strategi för stadens gestaltning*

Koppla samman staden...genom förstärkning av infrastrukturen

Programområdet har en fungerande trafikinfrastruktur och är kollektivtrafiksörjt med såväl tunnelbana som pendeltåg och bussar. Dock kan infrastrukturen förbättras. En väl fungerande infrastruktur för alla transportslag men särskilt förbättrad kollektivtrafik, goda gång- och cykelmöjligheter är viktiga pusselbitar i utmaningen att utveckla sambandet mellan Högdalen och Farsta.

Vägledning i Översiktsplanen:

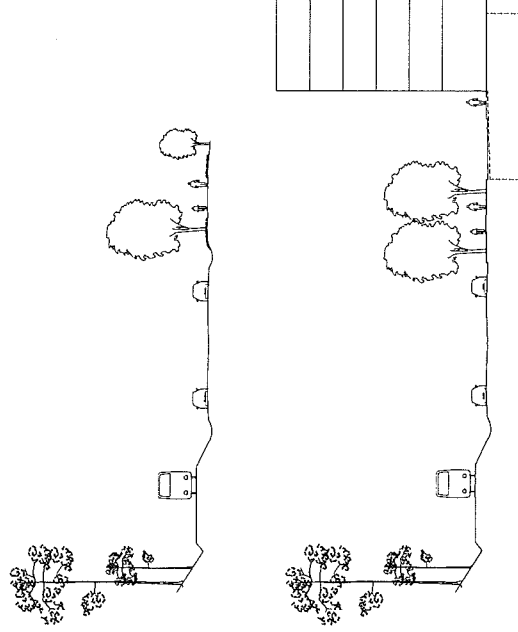
- Verka för attraktiva kommunikationsstråk mellan ytterstadens tyngdpunkter för att stödja ett hållbart resande.
- Utveckla sambandet mellan trafikplanering och bebyggelseplanering för ett effektivt genomförande av angelägen infrastruktur.

Målkonflikter:

- Svårighet att skapa samspel mellan trafikplaneringen och bebyggelseplanering på grund av olika huvudmän.
- Angelägna regionala kollektivtrafiksatsningar omgärdas av osäkerhet vad gäller finansiering och tidsaspekten i genomförandet.

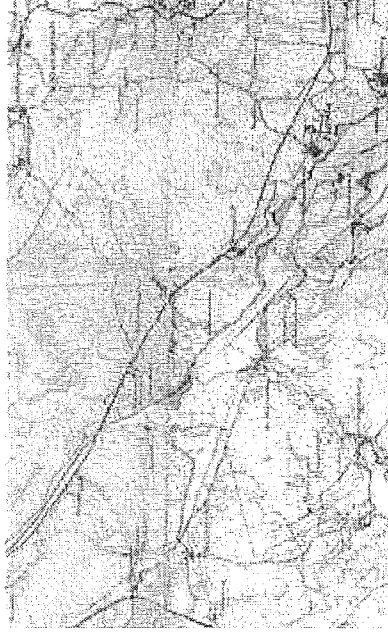
Magelungsvägens vägens karaktär

Magelungsvägen sträckning genom programområdet har idag karaktären av en landsväg - ett bitvis otydligt och brett gaturum genom ett igenvuxet landskap. Vägens karaktäristiska slingrande form finns illustrerad redan i socknens häradssekonomiska karta från 1901-06. I programförslaget föreslås Magelungsvägen bitvis få nya karaktärer. Där vägen går genom bebyggelse blir det en mer stadslig gatumiljö. Den nya bebyggelsen nås via en parallell lokalgata medan trafik flyter på i mittstråket (50 km/h). Längs stora sträckor behålls och förstärks den befintliga landsvägskaraktären med förbättrade utblickar mot vattnet och landskapet (70 km/h).

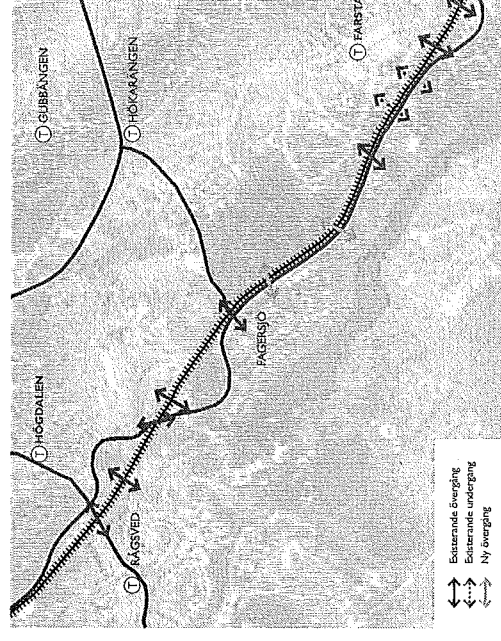


Sektioner på Magelungsvägens olika gatukaraktärer.
Illustration: Nyréns Arkitektkontor

Motstående sida: Schematisk bild över infrastrukturen i programområdet - huvudgator, lokalgator, Magelungsvägens gatukaraktär, cykel- och gångvägar, pendellängsspår, tunnelbanespår och bussvägar är utmarkerade på kartan. Illustration: stadsbyggnadskontoret



Den häradssekonomiska kartan från 1901-1906 baseras på laga skifteskartor och ger en överblick över markanvändning, vegetation, bebyggelse, kommunikationer och gränser. Källa: Lantmäteriet



Kartan illustrerar existerande och föreslagna över- och undergångar över väg och järnväg. Illustration: stadsbyggnadskontoret

Utvecklat gatunät

Programområdet innefattar delar av sex stadsdelar med redan befintliga strukturer och gatunät. Programmet utvecklade struktur kopplar an till och bygger vidare på dagens situation. Gatunätet fyller en viktig roll som sammankopplande faktor, för orienterbarhet och tillgänglighet. Det utvecklade gatunätet hanterar mötet mellan två övergripande stråk, det mellan Hanvedenkilnen och Magelungsvägen.

Strukturen är utformad för att skapa tillgänglighet för alla transportslag. Dock prioriteras vissa transportslag i vissa sträckningar. Till exempel är Magelungens vägsträckning ca 4 km lång mellan Högdalen och Farsta. Därför är bil, kollektivtrafik och cykel mest intressant i syfte att skapa möjligheter för arbetspendling och underlätta för vardagens ärenden. I de tvåvägande kopplingarna är promenad- och cykelstråk mer prioriterade i syfte att överbrygga barriärer som väg och järnväg.

Kopplingar över Magelungsvägen och Nynäsbanan

Den föreslagna strukturen innebär att två nya planskilda korsningar över väg och järnväg tillskapas. Fagersjö kopplas tydligare till Hökarängen och Fagersjöskogen via en ny gång- och cykelbro över Magelungsvägen och Nynäsbanan. Denna koppling kan vara svår att utforma på grund av dramatiska höjdskillnader, varför frågan bör utredas vidare. Vid Magelungens strand möjliggör en gång- och cykelbro kopplingen mellan Fagersjöskogen och sjön Magelugnen.

Förbättrad kollektivtrafik

Att den tvåvägande kollektivtrafiken i Söderort behöver förstärkas är en tydlig slutsats från dialogarbetet inom ramen för Vision för Söderort 2030. En förbättrad kollektivtrafik, genom ökad turtäthet, ger möjlighet till ett mer hållbart resande. Framtida investeringar i kollektivtrafik i Söderort är därför angelägna.

Den nya bebyggelsen vid Magelungens strand skapar möjlighet för en ökad turtäthet på den befintliga busslinjen 167 genom att bidra med ett större resandeunderlag. En sådan förändring innebär förbättrade möjligheter till tvåvägande resande och en snabb koppling mellan Farsta och Högdalen. Bebyggelsen i Snösättraområdet utgör ett för litet tillskott i resandeunderlag för att motivera nya linjedragningar. Dock har området tillgång till Rågsveds tunnelbanestation (ca 900 m).

Magelungsvägen är en relativt bred väg och kantas av trafikreservat i vissa sträckor. Trafikreservatet kan ses som en framtida potential vid utbyggnad av kollektivtrafik, t.ex. Kollektivtrafikkörfält, spårväg, snabba busskörfält mm. Tack vare trafikreservatets väl tilltagna bredd kan delar av det tas i anspråk för bostadsbebyggelse efter noggrann avvägning. I och med SL:s pågående arbete med spårvägs- och stomnätsstrategi för Stockholmsregionen kommer trafikförsörjningen för programområdet att ses över. Arbetet, som bland annat ska formulera principer för hur kollektivtrafiken i form av spårvagnar och stombussar ska prioriteras i gaturummet, identifiera stråk som är lämpliga för spårvägsutbyggnad och stombuss samt undersöka linjesträckningar och turtäthet. Eventuella förbättringar av kollektivtrafiken kan tidigast tas ställning till efter dess att strategiarbetet är avslutat.

Utredning av pendeltågsstation i Fagersjö

I samband med att Södertörns villastad växte fram anlades en järnvägsstation i Fagersjö. Tanken var att järnvägen skulle försörja området med kollektivtrafik. Stationen stängdes år 1963 och ersattes med matarbussar.

Idén om att återigen anlägga en pendeltågsstation längs Nynäsbanan vid Fagersjö aktualiseras med jämna mellanrum. Den längsta sträckan mellan två stationer återfinns mellan stationen i Älvsjö och den i Farsta strand. I vision för Söderort 2030 beskrivs möjligheterna att anlägga en ny pendeltågsstation i Fagersjö. I och med programarbetet har förutsättningarna för att öppna en pendeltågsstation utretts.

SL:s utredning visar att det skulle krävas en stor andel bostäder samt ett väsentligt tillskott av nya arbetsplatser i Fagersjöskogen för att kunna motivera en station. Den samhällsekonomiska nyttan av en ny station (tidsperspektiv 2030) beräknas bli låg bland annat på grund av den restidsförsämring som ett ytterligare stopp skulle innebära för övriga resenärer. Om området kompletteras med fler arbetsplatser för att göra området till en attraktivare målpunkt så kan det, ur SL:s perspektiv, vara intressant att göra en ny trafikanalys för en pendeltågsstation i Fagersjö.

Från stadens perspektiv skulle en pendeltågsstation i Fagersjö innebära ett stort tillskott till stadens bostadsförsörjning och intäkter genom försäljning av mark. Stationen skulle innebära en avsevärt förbättrad kollektivtrafiksituation för den befintliga stadsdelen Fagersjö, och en god koppling norrut mot Hökarängen. En pendeltågsstation i Fagersjö skulle också bidra till en förbättrad tvåvägande kollektivtrafik i Söderort.

Inom ramen för programarbetet har frågan om en pendeltågsstation i Fagersjö utrets. Bilden illustrerar hur ett strukturförslag för området runt en pendeltågsstation i Fagersjö skulle kunna se ut. Efter diskussion med berörda myndigheter och noggrant övervägande, har staden valt att inte gå vidare med pendeltågsstation i Fagersjö i dagsläget, vilket innebär att exploatering i Fagersjöstogen inte är aktuellt med rådande förutsättningar. Illustration: Nyréns Arkitektkontor

Dock bedöms möjligheten att till skapa många arbetsplatser i området som små med rådande marknadsförutsättningar. Fagersjöskogen besitter unika ekologiska och rekreativa värden och utgör en värdekärna i den regionala grönsstrukturen - kvaliteter som står i konflikt med en potentiell exploatering. Efter diskussion med berörda myndigheter och noggrant övervägande, har staden valt att inte gå vidare med pendeltågsstation i Fagersjö i dagsläget. I ett framtida scenario där staden fortsätter att växa i rekordtakt och där utvecklingen av översiktsplanens föreslagna tyngdpunkter inte räcker till för att tillgodose bostadsförsörjningsbehovet, kan frågan om pendeltågsstation i Fagersjö aktualiseras på nytt.

Framtida utblickar gällande infrastruktur

Ur ett transportsystemperspektiv utgör sambandssträckan mellan Högdalen och Farsta en länk i ett nät av sambandskopplingar (se översiktsplanens plankarta, s.9 i programmet). Sambandet fortsätter nordväst mot Älvsjö, som idag är en kollektivtrafikknutpunkt och i och med byggandet av Citybanan ytterligare förstärker sin position i kollektivtrafiknätet. Pendeltågslinjen mot Nynäshamn, som skär genom området, utgör en viktig kollektivtrafikhänk för Söderort. Tillsammans med lokalbussar, stombussar och tunnelbanan står järnvägen för områdets huvudsakliga kollektivtrafikutbud. Idag stannar pendeltåget i Älvsjö och Farsta strand. Nynäsbanan fortsätter till Farsta vidare sydost mot Huddinge och utgör en viktig regional koppling för Södertörn och sydost-sektorn in mot centrala Stockholm.

