

# PROGRAM FÖR TYNGDPUNKT FARSTA

**SAMRÅDSFÖRSLAG**  
Diarienummer: 2012-09102-53  
[stockholm.se/tyngdpunktfarsta](http://stockholm.se/tyngdpunktfarsta)  
2015-05-19

# SAMMANFATTNING

För att möta den växande staden har stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag av politikerna att planera för 140 000 nya bostäder fram till år 2030. En strategi att möta de ökade kraven på staden är översiktsplanens, Promenadstaden, utpekade nio tyngdpunkter som ska stödja utvecklingen av en mer flerkärnig stad med täta och innehållsrika stadsdelar även i ytterstaden. Programmet konkretiserar hur Farsta kan utvecklas till en tyngdpunkt – en komplett, modern och promenadvänlig stadsdel.

Förslaget innebär en knapp dubbling av antalet bostäder i stadsdelen. Till dagens ca 10 000 bostäder föreslås ytterligare drygt 8 000 bostäder. Utöver bostäder hanterar programmet handel, verksamheter och de allmänna funktioner som en tyngdpunkt och en kraftigt ökad befolkning kräver, som förskolor, skola, parker, och grönstuktur. Förslaget utgår från fyra strategier:

**Utveckla Farsta centrum.** På parkeringsytorna runt centrum planeras för bostäder, verksamheter och handel. Bostäderna delas in i tre kvarter med olika karaktär. Parkering till centrum löses huvudsakligen i rationella garage. En ny buss-terminal föreslås utmed Larsbodavägen. Detta ger utrymme för att omvandla Kroppaplan till ett välkomnande entrétorg. Nya parker och torg i anslutning till den nya bebyggelsen kompletterar Farsta torg med nya mötesplatser.

**Skapa urbana stråk.** Ny bebyggelse placeras utmed Farstas huvudvägar. Vägarna omvandlas till gator där samtliga trafikslag samsas i samma gaturum och som inbjuder till promenad och vistelse. Tät och blandad bebyggelse skapar trygga och orienterbara stråk genom stadsdelen.

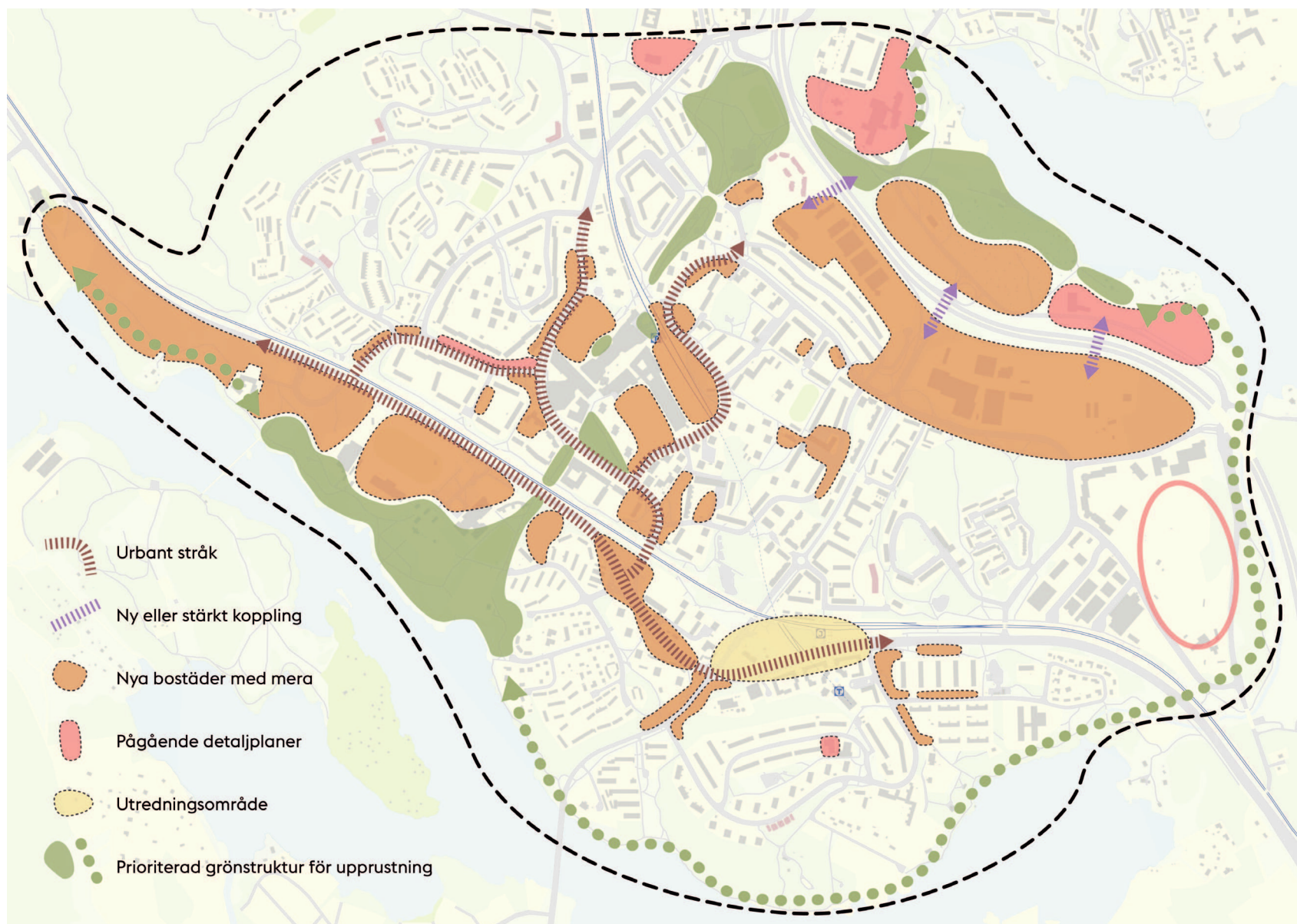
**Vänd Farsta mot sjöarna.** Vid Magelungens och Drevvikens stränder utvecklas attraktiva boendemiljöer samtidigt som park- och naturmiljöerna stärks. Genom att överbygga och omforma de vägar som idag utgör barriärer mellan centrala Farsta och vattnet skapas tillgänglighet till strandområdena för hela Farsta.

**Farstastråket.** Befintliga parker rustas och kompletteras med nya parker för att bilda ett sammanhängande grönt stråk mellan Magelungen och Drevviken. Tillsammans med utvecklade strandpromenader bildas ett långt sammanhängande promenadstråk runt Farsta.

Farsta ligger naturskönt mellan sjöarna Magelungen och Drevviken. Stadsdelen planerades på 1950-talet som en ABC-stad – en komplett stadsdel med både arbetsplatser, bostäder och centrumfunktioner. Farsta centrum är en viktig handelsdestination i söderort. Stadsbilden präglas av dåtidens planeringsideal, med modernistisk bebyggelse och generösa grönytor. Naturlandskapet är framträdande i stadsbilden och en

uppskattad kvalitet bland boende. Bilarna har getts stort utrymme. Trafikseparering och en tydlig uppdelning mellan olika funktioner och olika bebyggelsegrupper skapar en bitvis segregerad och svårorienterad stadsmiljö. I Farsta finns idag förhållandevis många arbetsplatser, men 2016 lämnar TeliaSonera stadsdelen

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmet som helhet 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. Enstaka detaljplaner kan dock komma att innebära betydande miljöpåverkan, varför en bedömning görs i samband med kommande detaljplaneläggning. Programmet överensstämmer översiktsplanen. Störst konsekvenser får programmets genomförande på stads- och landskapsbild. Lokalt sker påverkan på kulturmiljö främst vid Farsta centrum och naturmiljö vid bebyggelse i naturområden nära Drevviken och Magelungen. Förslaget innebär ett tillägg som kommer att utgöra en stor påverkan på den ursprungliga utformningsidén för Farsta. Läsbarheten av den tidigare planeringen kommer att finnas i kontrasten mellan den nya och den befintliga bebyggelsen. Kompensation för ianspråktagna grönytor sker bland annat genom rustning av parker och tillskapande av gröna gårdar och platser på befintliga parkeringar.



# VÄLKOMMEN MED SYNPKUNKTER!

Programmet är på samråd 20 maj – 7 september 2015

I programmet redovisas förslag till utveckling av tyngdpunkt Farsta. Under programsamrådet har remissinstanser, sakägare, allmänhet, organisationer och intressegrupper möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

## AKTIVITETER

Förslaget visas upp i Fyrkanten i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4, samt på Farsta bibliotek, i Fanfaren i Farsta centrum.

Under samrådstiden håller Stockholms stad ett öppet hus i en dialogpaviljong på Munkforsplan, 27-29 maj mellan klockan 12 och 18.

Under samrådet erbjuds också möjligheten för intresseföreningar och liknande att boka rikade samrådsmöten. Kontakta programansvariga för att boka.

Den senaste informationen om programarbetet finns på hemsidan:

[www.stockholm.se/tyngdpunkt-farsta](http://www.stockholm.se/tyngdpunkt-farsta)

Där går det att ladda ner programmet och utredningar som gjorts i samband med programarbetet.

## INFORMATION

Inte tillgängligt under veckorna 30-34.  
Anna-Stina Bokander, stadsbyggnadskontoret  
[anna-stina.bokander@stockholm.se](mailto:anna-stina.bokander@stockholm.se)  
08-508 26 265

eller

Christian Bleckman, stadsbyggnadskontoret  
[christian.bleckman@stockholm.se](mailto:christian.bleckman@stockholm.se)  
08-508 27 340

## Synpunkter

Lämnas skriftligen, senast den 7e september till:

[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)

eller

## Stockholms stadsbyggnadskontor

Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm

**Ange diarienummer 2012-09102**

## INNEHÅLL

Sammanfattning	2
Bakgrund	6
Vision och strategier	6
Programförslaget	6
Från ABC-stad till tyngdpunkt	7
Farstas kvaliteer och utmaningar	9

<b>PROGRAMFÖRSLAG</b>	<b>11</b>
Övergripande programförslag	12
Tematiska kapitel:	
Bebyggelse	14
Grönstruktur	16
Farstastråket	19
Strandstråket	20
Trafik	22
Skola och förskola	26
Näringsliv	28
Områdesvisa fördjupningar:	
Centrum	30
Urbana stråk	36
Farstavägen	38
Nykroppastråket	40
Sunnepansstråket	48
Vänd Farsta mot sjöarna	42
Magelungsvägen/Farsta gård	42
Farsta mot Drevviken	44
Teliaområdet	46

<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>49</b>
Stads- och landskapsbild	50
Kulturhistoriskt värdefulla miljöer	54
Naturmiljö	55
Vatten	56
Park, idrott och rekreation	56
Trafik	58
Skola och förskola	59
Näringsliv och handel	59
Miljö och hälsa	60
Bakomliggande beslut och dokument	61

<b>KONSEKVENSER</b>	<b>63</b>
Behovsbedömning	64
Kulturmiljö och stadsbild	64
Naturmiljö	65
Parker och rekreation	66
Strandskydd	66
Trafik och tillgänglighet	66
Barnkonsekvenser	66
Miljö och hälsa	66
Dagvatten	66
Teknisk försörjning	66

<b>PROCESS OCH GENOMFÖRANDE</b>	<b>69</b>
Stadsbyggnadsprocessen	70
Fortsatt utredningsbehov	71
Genomförande	71
Utredningar och underlag	72
Medverkande	72

# BAKGRUND

De senaste åren har befolkningstillväxten i Stockholm ökat och inom tio år kommer det att bo en miljon invånare i Stockholms stad. Ungefär hälften föds här och hälften är människor som flyttar hit. Att människor vill bo i Stockholm är bra för stadens utveckling. För att möta den växande staden har stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag av politikerna att planera för 140 000 nya bostäder fram till år 2030.

En strategi att möta de ökade kraven på staden är översiktsplanens, Promenadstaden, utpekade tyngdpunkter som ska stödja utvecklingen av en mer flerkärnig stad med täta och innehållsrika stadsdelar även i ytterstaden. Farsta är utpekad som en av dessa.

## VISION OCH STRATEGIER

Styrgruppen för Tyngdpunkt Farsta, som består av representanter från Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret, Farsta stadsdelsförvaltning, Familjebostäder, Atrium Ljungberg, Farsta Företagsgrupp och Telia Sonera samverkanspartners har formulerat och tagit beslut om Visionen för Tyngdpunkt Farsta 2030:

*År 2030 är Farsta den levande kompletta stadsdelen som visar vägen för ett expanderande söderort. En stadsdel för alla, där man bor och arbetar och mångfalden berikar stadslivet.*

- Farsta har ett dynamiskt näringsliv med en bra mix av stora och små företag och är ett självklart val för entreprenörer som vill etablera sig i söderort.
- Farsta är Stockholms idrottsnav med en tydlig idrotts- och hälsoprofil som genomsvårar hela stadsdelen från förskola och vidare genom livet.
- Farsta är söderorts nav, en spännande och konkurrenskraftig handels- och mötesplats. Här finns ett attraktivt boende för dem som vill ha tillgång till kultur-, idrotts- och hälsosamma aktiviteter.
- Farsta har ett levande urbant stadsliv med närhet till både vatten och natur.

Utifrån denna vision arbetades en stadsbyggnadsstrategi för Farsta fram. Denna antogs av stadsbyggnadsnämnden 2012-03-29. I dokumentet anges sex övergripande strategier:

- Kopplingar och samband
- Ett dynamiskt näringsliv
- Farsta centrum - en expansiv handels- och mötesplats
- Stockholms nav för idrott och hälsa
- Ett attraktivt boende
- Ett levande stadsliv

I samband med antagandet gav nämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att arbeta fram ett planprogram för Tyngdpunkt Farsta .

## PROGRAMFÖRSLAGET

Programmet syftar till att, med utgångspunkt i stadsbyggnadsstrategin, konkretisera hur Farsta kan utvecklas till en tyngdpunkt, en komplett modern och promenadvänlig stadsdel, samt bidra till det bostadspolitiska målet genom att i Farsta ge möjlighet till 8000 nya bostäder. Programmet hanterar i första hand mark som Stockholms stad äger.

Programmet omfattar hela Farsta mellan Magelungen och Drevviken, det vill säga stadsdelarna Farsta, Farsta Strand och Larsboda. I vissa delar av området pågår redan planarbeten. Program har tidigare tagits fram både för området utmed Magelungen och vid Drevviken. Andra delar av programmet ligger tidsmässigt längre från genomförande och programmet skall här ses mer som en tidig idé. Att hantera hela området i samma program krävs för att kunna få den helhetssyn som är nödvändig för en långsiktig hållbar stadsutveckling i området. Programmet fokuserar på de delar av Farsta som berörs av de i programmet föreslagna strategierna: Farsta centrum, huvudgatorna och längs sjöarna. Framtiden kan väcka andra frågor av mer övergripande och strategisk karaktär, till exempel nytt läge för pendeltågstation i Farsta eller nya spårvägar och tunnelbanesträckningar. Det aktuella programförslaget tar inte ställning i dessa frågor.

Programmet hanterar de fysiska ramarna för nya bostäder, verksamheter, handel och infrastruktur samt de allmänna funktioner som en tyngdpunkt och en kraftigt ökad befolkning kräver, som förskolor, skola, parker, och grönstruktur. Programförslaget beskriver också vilka frågor som behöver utredas närmare innan det godkänns av stadsbyggnadsnämnden efter samrådet alternativt i kommande detaljplaner.

Målet är att programmet skall ge förutsättningar för ett hållbart stadsbyggande som präglas av långsiktighet och helhetssyn. Programmet skall ge en vägledning för kommande avvägningar mellan olika intressen, som berör såväl ekologiska, ekonomiska och sociala faktorer. Nya, idag okända, planeringsförutsättningar kan tillkomma som kan innebära omprövningar av delar av programmet. Det innebär ett kontinuerligt prövande av programmets intentioner i förhållande till visionen för tyngdpunkt Farsta och stadsbyggnadsstrategierna.



*Bild från invigningen av Farsta centrum 1960*

#### FRÅN ABC-STAD TILL TYNGDPUNKT

År 1945 kom skriften ”Det framtida Stockholm” där staden drog upp riktlinjer för hur Stockholm skulle tillåtas expandera. En viktig förutsättning var att stadsfullmäktige några år tidigare hade beslutat att tunnelbanan skulle byggas ut, vilket skapade förutsättningar för byggandet av nya stadsdelar i stor skala. Planeringen utvecklades i generalplan för Stockholm 1952. För att undvika att de nya stadsdelarna förvandlades till sovstäder skulle distriktscentra etableras i stadens mer perifera områden – så kallade ABC-städer. ABC står för Arbete, Bostäder och Centrum, vilket ansågs vara de beståndsdelar som behövdes för att få till stånd en självständighet gentemot innerstaden. Stockholms första ABC-stad Vällingby



*Storforsplan 1962*

ansågs ha fallit väl ut varför man bestämde att planera för en ABC-stad även i Farsta. Farsta utgör en milstolpe inom svensk stadsplanering. År 1955 lades generalplanen för Farsta fram, upprättad av Sven Markelius och mellan 1956 och 1962 växte Farsta fram. Den nya stadsdelen skulle inrymma 30 000 invånare och delades upp i sex bostadsenheter om mellan 5000 och 7000 invånare vardera, ett gemensamt centrum samt arbetsområden. Stadsdelen skulle vara tillräckligt stor för att rymma egna skolor, daghem, idrottsplatser, bollplaner och lekparkar.

Farsta präglas av folkhemsarkitekturens tänkande med bostäder i grannskapsenheter. Bebyggelsen planerades som ”hus-i-park” och

anpassades till terrängen, samtidigt som det skedde en förskjutning mot en mer standardiserad byggt teknik med långa, raka huskroppar eller rektangulära punkthus. Grupper av höga punkthus placerades nära centrum i kombination med lägre skivhus och längre bort byggdes lamellhus, punkthus och radhus. Mellan husen och längsgatorna lämnades stora ytor med naturmark. År 1960 invigdes den karaktärsfulla centrumanläggningen med flertalet byggnader av arkitekterna Backström och Reinius.

Det centrala torget har hämtat sin form från det medeltida torget Piazza delle Erbe i Verona i Italien. Erfarenheterna från Vällingby och den allt starkare tron på bilismen applicerades i Farsta. Med influenser från Amerikas massbilism ordnades 1956 en studieresa till USA för representanter för Stockholms stad och Stockholms spårvägar, den så kallade Stockholmsdelegationen. Bilismen sågs som en ”oemotståndlig utveckling” vilken stadsbyggandet hade att rätta sig efter. Kollektivtrafiken sågs som ett komplement till bilismen. Farsta centrum försågs således med ett stort antal parkeringsplatser för butikskunder. Även gatornas utformning fick en större anpassning till bilismen än tidigare.

Större delen av Farsta strand karaktäriseras av det alltmer storskaliga byggandet. 1971 förlängdes tunnelbanan till Farsta strand. Under

1980- och 1990-talen har mindre kompletteringar gjorts i bebyggelsen, bland annat runt Farsta strands tunnelbanestation. De senaste tio åren har mer omfattande bebyggelse tillkommit, bland annat utmed Ågesta broväg.

Med utpekandet av Farsta som en tyngdpunkt i översiktsplanen inleds en ny etapp i Farstas planeringshistoria. Mycket omfattande bebyggelse väntas tillkomma under de kommande åren. Det ställer krav på ett tydligt, samlat förhållningssätt då Farsta förnyas - från ABC-stad till tyngdpunkt. Förnyelsen innebär också att Farsta kommer att rymma en av de första riktigt omfattande omvandlingarna av en modernistiskt planerad förort i Stockholm. I denna typ av miljöer finns en stor del av Stockholms framtida markresurser. Precis som 1950- och 1960-talets Farsta låg i framkant i utvecklingen av den bildominerade samhällsplaneringen är ambitionen att göra dagens Farsta till en föregångare för förnyelsen av densamma.

### Dagens Farsta i korthet

Tyngdpunktområdet omfattar stadsdelarna Farsta, Farsta strand och Larsboda. Statistiken är hämtad från [www.statistikomstockholm.se](http://www.statistikomstockholm.se) och är baserad på data från 2013.

<b>Antal invånare:</b>	<b>21 500</b>
Andel 0-6 år:	9 %
Andel 7-15:	8 %
Andel 16-64:	65 %
Andel över 65:	18 %
<b>Antal bostäder:</b>	<b>10 000</b>
Varav hyresrätter:	4 400
Varav bostadsrätter:	4 400
Varav småhus:	1 200
<b>Avstånd till Stockholm C:</b>	<b>10 km</b>
Restid med tunnelbana:	23 min
Restid med pendeltåg:	16 min



## FARSTAS KVALITEER OCH UTMANINGAR

Farsta idag präglas i stor utsträckning av 1950 och 60 talets stadsplanering. Ambitionen att forma en stadsdel som innehåller arbete, bostäder och centrumfunktioner har till stora delar lyckats. Farsta har en relativt stor andel arbetsplatser med inpendlande dagbefolkning och ett centrum med omfattande kommersiellt och socialt serviceutbud.

1950-talets stadsplan för Farsta har också lämnat stora områden som grönytor, såväl inne i Farsta som i dess randområde. Karakteristiskt för Farsta är närheten till stora naturområden av hög kvalitet. Stadsdelen omges av två sjöar och en av stadens få åar. Men även den insprängda naturen, landskapets påtagliga närvaro i stadsbildningen, är kännetecknande och en uppskattad kvalitet av Farstaborna.

Stadsplanen har också gjort att dagens Farsta är ett blandat, bitvis kontrastfyllt område. Förutom en blandning av stad och natur finns här en stor variation av byggnader, upplåtelseformer och bebyggelsestrukturer. I området finns många goda exempel på 1960-talsarkitektur.

Blandningen gör att Farsta på flera sätt är en representativ stadsdel i Stockholm och söderort. Skillnaderna inom olika delar av Farsta är dock betydande, vilket avspeglas i den tydliga fysiska



*Flygbild över Farsta från Drevviken*

indelningen mellan olika typer av bostadsmiljöer. Farsta präglas av en fysisk segregation, där såväl bostadsområden som områden med olika funktioner ligger åtskilda från varandra.

När Farsta centrum stänger på kvällen blir det tomt och upplevs som otryggt. Avsaknaden av både bostäder och kvällsöppna aktiviteter är påtaglig. Det är ovanligt att inpendlare stannar kvar i Farsta utanför arbetstid annat än för uträdda ärenden i centrum.

De breda bilvägarna utgör inte sällan rumsliga barriärer och stora ytparkeringar dominerar stadsbilden. Sprickdalslandskapets topografi och stadsstrukturens anpassning försvårar nya gator

Att utveckla Farsta till en tyngdpunkt är en tydlig fortsättning av intentionen om ABC-staden, men med nya förutsättningar och nya värderingar. Att bygga en tät och mer småskaligt blandad stadsdel innebär ibland ett brott mot Farstas ursprungliga planeringsprinciper.

8000 nya bostäder och nya verksamheter innebär möjligheter att skapa en mer levande och trygg stadsmiljö. Samtidigt är det en utmaning att värna de av Farstas befintliga kvalitéer som är förknippade med den modernistiska stadsplanen - i synnerhet den goda tillgången på grönytor, luft och ljus. En annan utmaning handlar om att

skapa bättre kopplingar mellan olika delar av Farsta och en mer integrerad stadsmiljö, samtidigt som variationen och de olika delområdenas identitet bevaras.

Då TeliaSonera lämnar Farsta med 3000 anställda försvinner en betydande del av den arbetande dagbefolkningen. En viktig utmaning för det framtida Farsta är hur nya arbetstillfällen kan skapas i stadsdelen och bidra till att skapa en levande stadsmiljö. TeliaSoneras flytt öppnar också för möjligheten att utveckla Teliaområdet till något nytt. Här ges möjlighet att öka tillgängligheten för allmänheten och koppla Farsta till strandområdena vid Drevviken.

#### **Kvalitéer att bevara och utveckla:**

- En blandad befolkning och brett bostadsutbud
- Arkitektur av hög kvalitet
- Arbetsplatser - inpendling
- Närhet till vatten
- Naturen finns nära och överallt
- Ett centrum med mycket gott utbud

#### **Utmaningar**

- Otryggt centrum, dött på kvällar och nätter
- Rumslig och social segregation
- Bitvis svårorienterat med otrygga gång- och cykelstråk
- De stora vägarnas barriäreffekt mot sjöarna

# PROGRAMFÖRSLAG

<b>PROGRAMFÖRSLAG</b>	<b>11</b>
Övergripande programförslag	12
Tematiska kapitel:	
Bebyggelse	14
Grönstruktur	16
Farstastråket	19
Strandstråket	20
Trafik	22
Skola och förskola	26
Näringsliv	28
Områdesvisa fördjupningar:	
Centrum	30
Urbana stråk	36
Farstavägen	38
Nykroppastråket	40
Sunnepansstråket	48
Vänd Farsta mot sjöarna	42
Magelungsvägen/Farsta gård	42
Farsta mot Drevviken	44
Teliaområdet	46

# ÖVERGRIPANDE PROGRAMFÖRSLAG

Programmet innebär en omfattande stadsförnyelse i Farsta. För att utveckla Farsta till en tyngdpunkt i enlighet med översiktsplanens intentioner behöver stadsdelen kompletteras med en mängd olika funktioner. Förslaget innebär en knapp dubbling av antalet bostäder i programområdet – till dagens ca 10 000 bostäder föreslås ytterligare drygt 8000 bostäder. Utöver bostäder hanterar programmet handel, verksamheter och de allmänna funktioner som en tyngdpunkt och en kraftigt ökad befolkning kräver, som förskolor, skola, parker, och grönstruktur. För att omvandla Farsta från bilorienterad förort till en väl integrerad stadsbygd som prioriterar restursstarka transportmedel krävs också förändringar i gatunätet, med satsningar på gång- cykel och kollektivtrafik.

De inledande kapitlen beskriver förslaget tematiskt och övergripande utifrån bebyggelse, trafik, grönstruktur/idrott, service och verksamheter. Därefter redogörs i ett antal områdesvisa fördjupningar för hur dessa frågor vägs samman i olika delområden.

## Övergripande struktur

Programförslaget utgår från fyra strategier där huvuddelen av bebyggelsen tillkommer i de områden som är tillgängliga för bebyggelse – vid vägar och på parkeringsplatser.

Huvuddragen i förslaget är följande:

- **Utveckla Farsta centrum.**

Ett attraktivt centrum med både bostäder, verksamheter och handel är nyckeln till att utveckla Farsta till en tyngdpunkt. Nya parkeringslösningar möjliggör ny bebyggelse på parkeringsytorna runt centrum, där tre identitetsstarka bebyggelsekvarter skapas. En ny bussterminal och upprustning av tunnelbanestationen skapar en välkomnande entré som stärker kopplingen till handeln i centrum. Nya parker och torg kompletterar Farsta torg med flera olika typer av mötesplatser.

- **Skapa urbana stråk.**

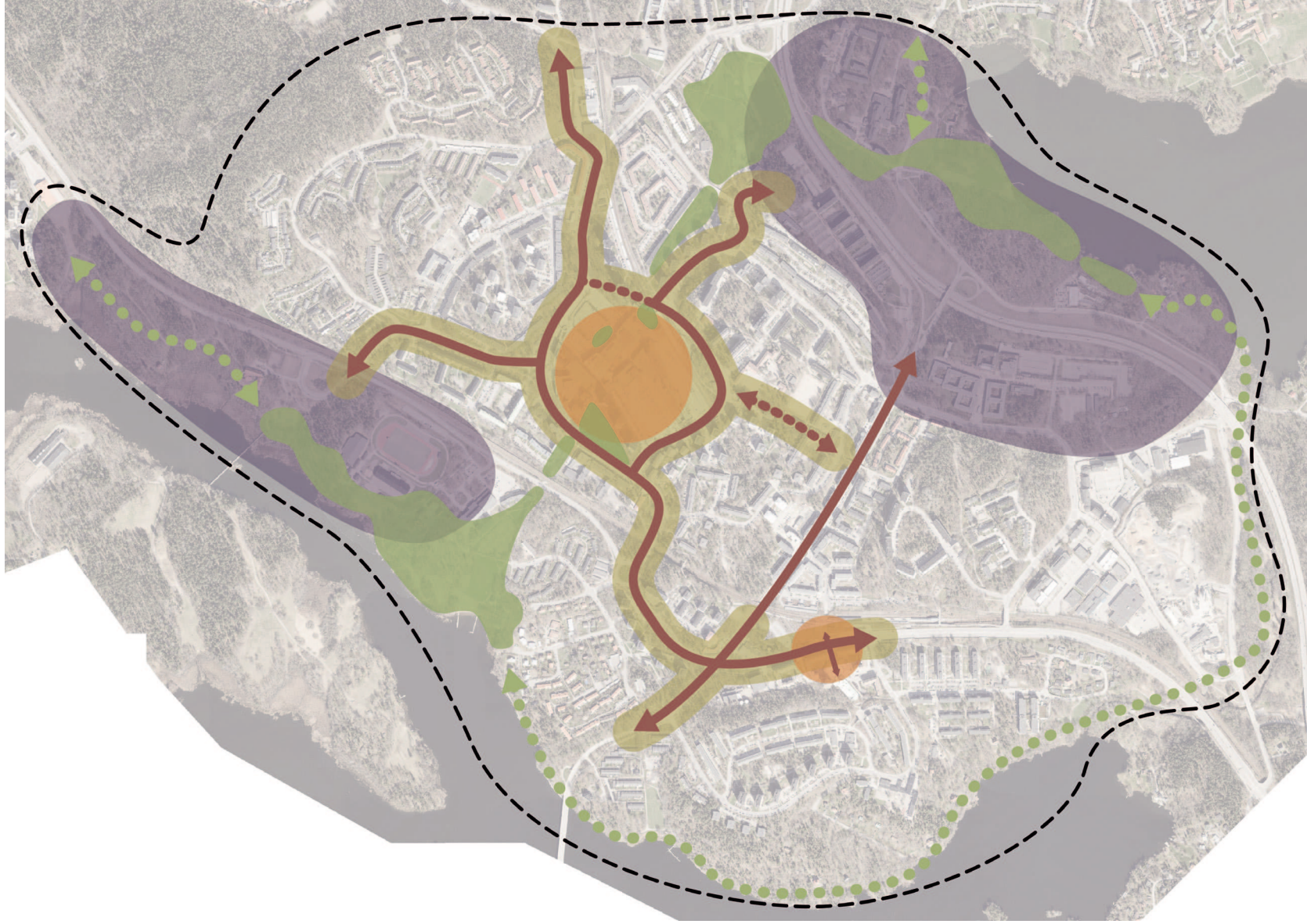
Längs Farstas huvudvägar finns utrymme för omfattande bebyggelse. Vägarna omvandlas till gator där samtliga trafikslag samsas i gaturummet. Gatorna skall inbjuda till promenad och vistelse genom variation och platsbildningar längs gatorna. En tät och blandad bebyggelse skapar trygga och orienterbara stråk genom stadsdelen. Kopplingarna mellan olika delar av Farsta - till exempel mellan Farsta centrum och Farsta strand, liksom näraliggande stadsdelar - förstärks med tydliga huvudgator.

- **Vänd Farsta mot sjöarna.**

Vid Magelungens och Drevvikens stränder utvecklas attraktiva boendemiljöer samtidigt som park- och naturmiljöerna stärks. Genom att överbrygga och omforma de vägar som idag utgör barriärer mellan centrala Farsta och vattnet skapas tillgänglighet till strandområdena för hela Farsta. Omvandlingen av Teliaområdet bidrar till att öppna upp Farsta mot vattnet. För delar av strandområdena finns sedan tidigare antagna planprogram, som utgör grunden för bebyggelseutformningen. I vissa avseenden innebär detta programförslag en revidering av innehållet i dessa program.

- **Farstastråket - en stadsdelspark.**

En serie av mindre parker mellan Magelungen och Drevviken kopplas samman till en stadsdelspark. Parkstråket går genom Farsta centrum via ett antal mindre, upprustade platser. Flera av parkytorna längs stråket finns redan idag, men genom upprustning kan olika typer av parkkaraktärer tillföras Farsta; till exempel finpark och aktivitetspark. Tillsammans med utvecklade strandpromenader bildas ett sammanhängande, nästan en mil långt, blå-grönt stråk av promenadvägar i och runt Farsta.



# BEBYGGELSE

Trots att kompletteringar av bebyggelsen skett successivt under de senaste decennierna präglas stadsbilden i Farsta fortfarande nästan helt av den ursprungliga stadsplanen från 1955. Programmet innebär ett så stort tillägg till befintlig bebyggelse att det kommer att få en betydande påverkan på stadsbilden i området. Att tillföra ny, tät stadsbebyggelse i Farsta innebär inte bara en kvantitativ ökning av byggnadsvolymen i området, utan förutsätter delvis nya förhållningssätt till både innehåll och stadsstruktur.

## Tät och blandad stadsbebyggelse

Avsikten med programförslaget är att skapa högre täthet och ett effektivt markutnyttjande, men samtidigt öka kvalitén i de offentliga rummen. Byggnadernas gestaltning och organisation kan bidra till detta.

Den nya bebyggelsen innehåller till allra största delen bostäder. Ambitionen är att så långt som möjligt skapa en blandad stadsbebyggelse där en flexibel användning av bottenvåningarna möjliggörs. Genom att placera till exempel kommersiella lokaler och förskolor i bottenvåningarna skapas inbjudande och levande bottenvåningar som berikar stadsmiljön. Samtidigt är en mångfunktionell bebyggelse, med garage under mark, en förutsättning för att uppnå ett effektivt mar-

kutnyttjande och därmed högre exploatering.

Exploateringsgraden föreslås generellt vara något högre nära centrum och längs de urbana stråken. Bebyggelsen utgörs till allra största delen av flerbostadshus med omkring fem våningar i genomsnitt, men en högre skala kan prövas i vissa lägen, till exempel i centrum. Lägre bebyggelse kan vara lämplig där det är motiverat med hänsyn till stads- och landskapsbild, till exempel i anslutning till naturområden.

## Förhållande till stads- och landskapsbild

En stor del av den föreslagna bebyggelsen tillkommer i de delar som idag är parkering och väglandskap. Ny bebyggelse föreslås på de stora parkeringsytorna runt centrum och längs huvudgatorna. Detta kommer att utgöra en mycket stor påverkan på den ursprungliga utformningsidén för Farsta. Ambitionen är att genom tydliga tillägg tillföra värden som stadsliv, orienterbarhet och trygga stråk, samtidigt som Farstas kvalitét värnas och omkringliggande områden till stor del bevaras. Naturlandskapets påtagliga närvaro i stadsmiljön skall omhändertas och framhåvas, men inordnas i en tätare bebyggelsestruktur. Läsbarheten av den tidigare planeringen kommer att finnas i kontrasten mellan den nya bebyggelsen och den inom bebyggelseområdena i huvudsak bevarade 60-talsbebyggelsen.

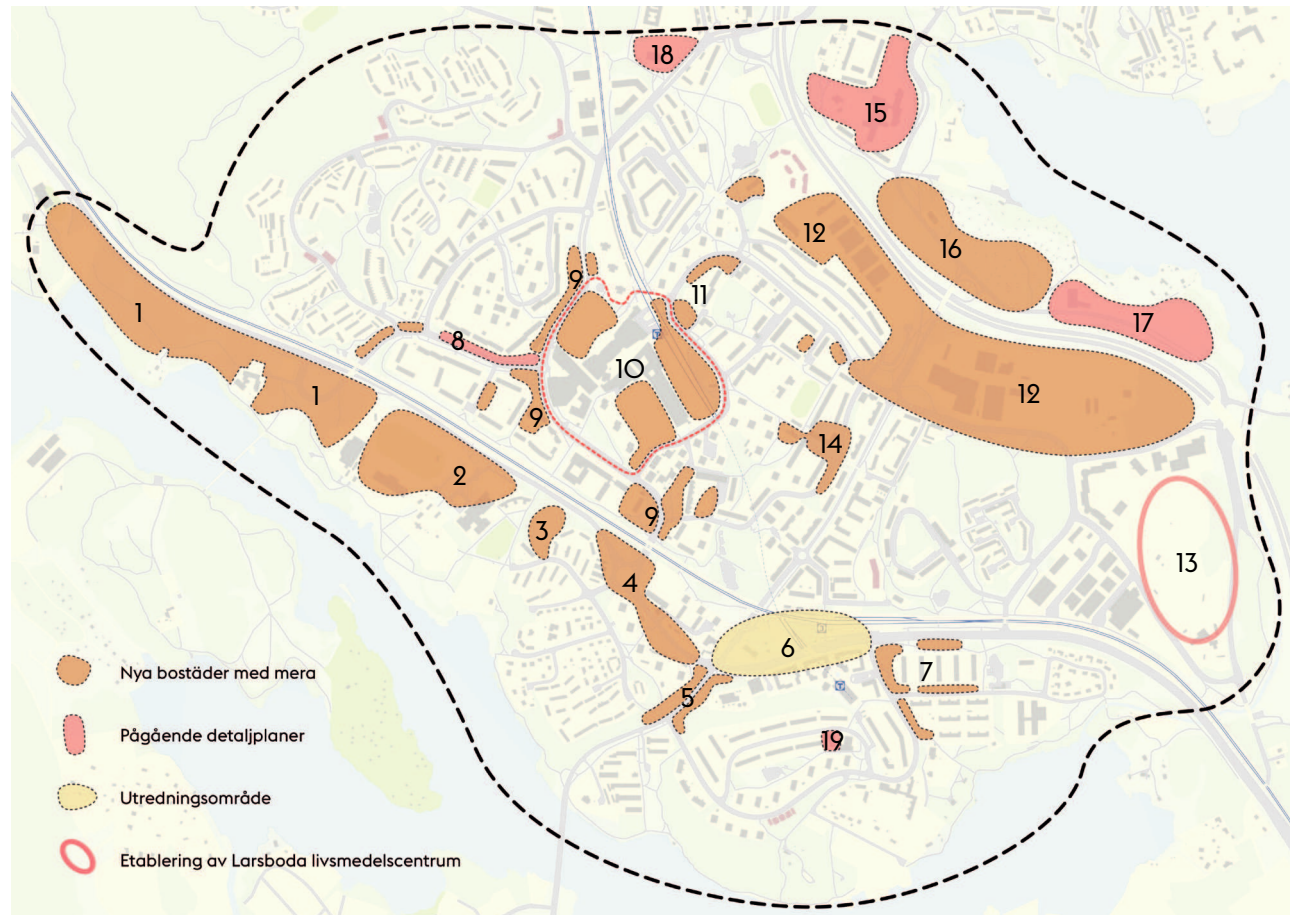
Större sammanhängande utbyggnadsområden, som förhåller sig mer fritt till Farstas ursprungliga plan, finns främst utmed stränderna. Utgångspunkten här är att stärka natur- och rekreationsvärden samtidigt som boendekvalitéerna vid vattnet tillvaratas. För Teliaområdet utgör det kulturhistoriska värdet och den lokala identiteten en viktig utgångspunkt.

Utöver den bebyggelse som tillkommer i enlighet med den övergripande stadsbyggnadsstrategin kan mindre kompletteringar göras i befintliga bebyggelsegrupper. Utgångspunkten för dessa är att inordna i befintlig struktur efter det planmönster som finns i området. Stor varsamhet bör gälla, framför allt för kompletteringar i anslutning till de tydliga byggnadskompositioner med högre bebyggelse som på sina platser bildar karaktäristiska landmärken i stadsdelen. Tillägget tydliggörs genom gestaltning av själva byggnaden.

Påbyggnader på befintlig bebyggelse kan ske där stadsbilden bedöms vara mindre känslig för förändringar och skalförskjutning, till exempel utmed större gator och i utkanten av samlade bebyggelsemiljöer. Påbyggnaderna bör ses som tillägg så att årsringarna i bebyggelsen kan utläsas, samtidigt som höga krav ställs på arkitektonisk kvalitet och ett medvetet förhållningssätt till befintlig bebyggelse.

## Programförslag, bebyggelse:

1. Magelunges strand: bostäder mm  
(del av program för sambandet Högdalen Farsta)
2. Farsta gård: bostäder och idrott
3. Kv Risselö: bostäder och förskola
4. Magelungsvägen: bostäder mm
5. Ågesta broväg: bostäder
6. Farsta Strand: bostäder/verksamheter  
(utredningsområde)
7. Nordmarksvägen: bostäder mm
8. Nykroppagatan: bostäder mm
9. Farstavägen: bostäder, förskola mm
10. Farsta centrum: bostäder, handel, kontor, kultur
11. Larsbodavägen/Färnebogatan: bostäder
12. Teliaområdet: bostäder, verksamheter, skola mm
13. Larsboda verksamhetsområde: livsmedelscentrum
14. Sunneplan: bostäder, förskola, aktivitetspark
15. Perstorp: bostäder och förskola
16. Karlsviks strand: bostäder, förskola mm



17. Klockelund: bostäder och förskola
18. Kv Samsö: bostäder och förskola
19. Kymmendö: bostäder och förskola

# GRÖNSTRUKTUR – park, idrott, rekreation

Farsta är rikt på grönytor. Bebyggelsen ligger ofta inbäddad i grönska. Det ursprungliga landskapet är avläsbart i stora delar av stadsdelen. Inom programområdet finns parkmiljöer med natur- och kulturhistoriska värden. Uppskattade rekreationsytor finns framför allt i anslutning till sjöarna, men också vid idrottsplatser och i anslutning till Farstaängens parklek.

Trots den goda tillgången på naturmark finns få ytor av mer omsorgsfullt iordningställd karaktär. Tillgången till olika typer av parkmiljöer är förhållandevis låg. För att kunna möta behovet från ytterligare 8000 bostäder behövs såväl en upprustning av befintliga parkytor som tillskapandet av nya platser i anslutning till den nya bebyggelsen. Det krävs också en prioritering av ytorna, för att värna de kvaliteter som finns i området. Genom att knyta samman befintliga grönytor till sammanhängande stråk skapas mervärden som både stärker de rekreativa och ekologiska värdena i området.

## Staden mellan sjöarna

Strategin för utveckling av Farsta ur park- och rekreationssynpunkt är att utveckla nya rekreationsstråk genom att bättre knyta ihop de parkområden som finns samt genom att utveckla dessa och ge dem nya funktioner och nytt innehåll.

En ny stadspark för Farsta föreslås genom att utveckla, förstärka och tydliggöra det pärlband av platser som finns mellan Hökarängsbadet och Farstabadet. Vi kallar här den nya stadsparken för Farstastråket. Promenadstråket längs sjöarna och Forsån, här kallat Strandstråket, ska också göras mer attraktivt. Tillsammans kan dessa bli en viktig attraktion för Farstabor och besökare. Farsta utvecklas till att bli staden mellan sjöarna.

## Övriga gröna stråk och platser

Utöver de gröna huvudstråken prioriteras ett par större kvartersparker, som ligger centralt i stadsdelen och bland annat rymmer lekfunktioner. Ett viktigt stråk i östvästlig led är stråket längs järnvägensom kopplar Farsta mot Fagersjöskogen. Det kan utvecklas med ett återkommande tema för att förhöja värdet och upplevelsen.

Som komplement till de större parkstråken skall möjligheten att skapa små parker eller platsbildningar utvecklas i samband med detaljutformningen av olika delprojekt. Särskilt fokus skall läggas i anslutning till stråk där människor rör sig, exempelvis längs Nykroppagatan och Farstavägen. Placering och utformning kan ske utifrån till exempel värdefulla landskapselement, men hänsyn bör också tas till platsens potential att nyttjas av människor. Det kan exempelvis handla om en mer omhändertagen yta kring spa-

rad vegetation eller en hårdgjord yta som ges en särskild identitet eller funktion.

## Flerfunktionella grönytor

Det finns stor potential att göra de centrala delarna av Farsta grönare än de är idag och samtidigt få ett effektivt marknyttjande. Med rätt innehåll kan grönstrukturen bidra till en mängd nyttiga tjänster - ekosystemtjänster. Nyplanerad grönska ska planeras så att alla ytor blir mångfunktionella och kan bidra till såväl estetiska och rekreativa värden som klimatreglering, dagvattenhantering och biologisk mångfald. Som stöd för detta arbete används stadens verktyg för grönytefaktpr på allmän platsmark respektive kvartersmark.

För att möjliggöra en optimal utformning av grönytor behöver en samordning av olika typer av grönytor göras. Inom varje delprojekt bör därför studeras hur grönyta på allmän plats och kvartersmark kan samverka för att på bästa sätt stödja till exempel en effektiv dagvattenhantering eller en ekologisk spridningsväg. Bostadsgårdar ska utformas med rik och varierad grönska, vilken dock måste underordnas brukarnas behov och aktiviteter. Gröna tak är främst värdefull för dagvattenhantering, men även för klimatreglering, biologisk mångfald och estetiska värden.



## Programförslag, grönstruktur:

1. Magelungen: utveckla promenadstråk och tillgänglighet till vattnet med bryggor mm.
2. Farstabadet: utveckla aktiviteter, bryggor mm
3. Klockelund: ny strandpark
4. Karlsvik: ny naturpark med stigar grillplatser mm
5. Hökarängsbadet: utveckling av parkmiljö, bryggor mm
6. Farstaängen: utveckling mot aktivitetspark och idrottsfunktioner
7. Dälden: rustas med blomsterprakt mm.
8. Centrum: urbana platser och gröna torg
9. Ekparken: rustas med lekplats mm
10. Farstastråket utanför Farsta grundskola: rustas
11. Hästhagens bollplan: omvandlas till aktivitetspark
12. Farsta IP: utvecklas



## Naturvärden i grönområden

Stora delar av Farsta rymmer naturvärden av mer eller mindre hög kvalitet. Naturvärden påverkas antingen direkt genom exploatering i eller intill områden eller indirekt genom en ökad belastning då fler människor rör sig i området.

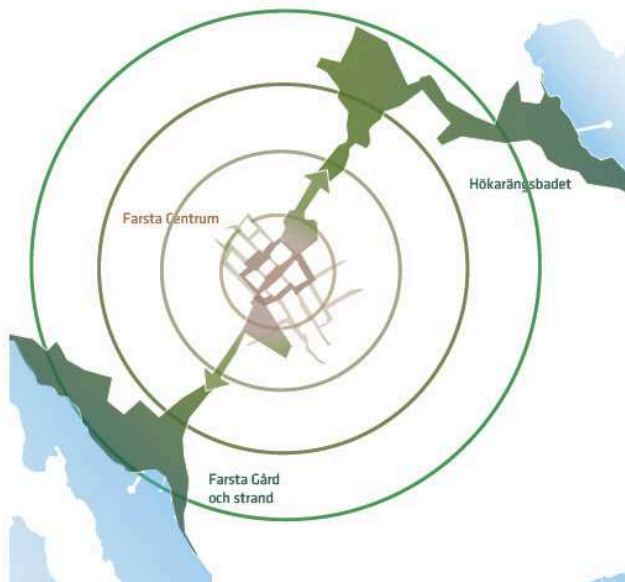
Vid åtgärder inom områden med höga naturvärden och höga rekreativa värden ska bägge aspekterna beaktas. Exempelvis är det viktigt att beakta fågellivets behov vid anläggande av strandpromenader och bryggor. Gamla träd och spridningsfunktioner ska prioriteras i utformningen av nya områden. Funktionerna i ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) ska så långt möjligt stärkas och utvecklas, till exempel genom komplettering med ny vegetation.

För att gynna friluftsliv och naturvärden kan det vara motiverat att göra större restaureringsåtgärder för att återskapa exempelvis öppna ängs- och hagmarker, eller mindre omfattande åtgärder som friställande av ekar, så att de får tillgång till solljus och tillväxtutrymme.

En avvägning mellan olika intressen - till exempel naturvärden och rekreationsvärden - behöver göras inom varje delprojekt för att uppnå en god helhet och en långsiktigt hållbar utveckling.



*Landskapsbro över Nynäsvägen mot Hökarängsbadet (SLA).*



Farstastråket, principillustration (SLA). Parken övergår från en mer urban kartaktör i centrum till en mer naturlig landskapspark mot sjöarna.

## Farstastråket

Farstastråket har en kulturhistorisk förankring då det delvis följer den gamla landsvägen som gick i denna dalgång från Hökarängens gård till Farsta gård. Stråket passerar ett antal platser och ansluter till en stor del av programförslagets föreslagna utbyggnadsområden. I ena änden ligger Drevviken med Hökarängsbadet och i andra ändan Magelungen med Farstabadet. Däremellan ligger Farstaängen, Dälden, Farsta centrum, och Ekparken.



Illustrationsplan - idé till Farstastråket mot Drevviken (SLA).

För att ge stråket statusen av stadsdelspark kommer Farstastråket ges ett mer blandat innehåll, med fler olika parkkaraktärer. Delar av det kan utvecklas mot mer anlagd park. Konstnärlig utsmyckning i programområdet föreslås koncentreras hit och utvecklas enligt ett genomgående tema. Delar av stråket, till exempel vid Dälden, kan ges ett större inslag av blomsterprakt. Detta bör utvecklas i ett gemensamt parkprogram för Farstaängen och Dälden.

Utveckling för mer aktivitet föreslås vid Farstaängen och i anslutning till badplatserna.

I samband med rustning av Farstastråket bör studeras hur gångtunnlarna kan göras tryggare och trevligare med hjälp av bland annat konst och belysning. Tunnlarna ska genom sin utformning upplevas som delar av stråket.

## Strandstråket

Det gröna stråket längs vattnet, Strandstråket, är en del av en möjlig promenadslinga med vattenkontakt längs en stor del av sträckan, invid Magelungen och Drevviken. Stråket och sjöarna knyts ihop av promenaden längs Forsån. Åtgärder för att utveckla Strandstråket avses i första hand genomföras i samband med de exploateringar som kommer att ske i strandnära lägen. Det kan handla om fler platser för vattenanknutna aktiviteter, grillplatser med mera.

Mellan Farstabadet och Ågesta broväg finns relativt nyanlagda bryggor som nyttjas frekvent. Idén med bryggor kan utvecklas på fler platser längs stråket. Partiet längs Forsån har nyligen genomgått viss upprustning men har sannolikt potential att utvecklas ytterligare.

Såväl Farstabadet som Hökarängsbadet kan utvecklas, ett exempel kan vara genom vattensporter, som till exempel jollesegling. Ytorna kring utegymmet söder om Farsta IP bör ses över för att se om det går att utveckla detta till en attraktivare mötesplats. Intill Hökarängsbadet föreslås att en större naturpark skapas genom att befintliga campingstugor tas bort utmed vattnet. Det ger möjlighet till gångstigar, grillplatser med mera.

Bullerdämpande åtgärder längs Nynäsvägen kan ge en ökad kvalitet på delar av strandståket.



Naturpark vid Hökarängsbadet, SLA

## Idrott och lek

I Söderortsvisionen uttrycks att Farsta stadsdelsområde skall utgöra navet för idrott och hälsa i Stockholm 2030. Det ska finnas en tydlig idrottsprofil som ska genomsyra hela Farsta från förskolan och genom livet. Programmets uppgift är bland annat att möjliggöra denna inriktning genom att säkerställa att mark reserveras för idrottsändamål och vidare genom att förbättra och tillgängliggöra parker, stråk, lekplatser och naturområden.

Farsta är idag, i relation till övriga staden, väl försett med idrottshallar och idrottsplaner. I programmet föreslås inga nya idrottsplatser, men att de befintliga ska bevaras och utvecklas. Därutöver kan lek- och parkmiljöer ges en utformning som inspirerar till aktivitet och spontanidrott, med till exempel utegym, hinderbanor och små multisportplaner. Mer omfattande åtgärder föreslås främst på följande platser:

### *Farsta IP*

Farsta IP är den största idrottsanläggningen inom programområdet, med en 11-manna konstgräsplan, rundbana med allvädersbeläggning, ishall, två sporthallar och utegym. Området runt idrottsplatsen föreslås förtäta med fler bostäder (se fördjupning, sid 42) I detta sammanhang är det viktigt att säkerställa nuvarande verksamhet och hitta ytor där idrottsfunktionerna kan

stärkas. De större idrottsytorna kan med fördel kompletteras med ytor för lek och spontanidrott. Möjligheten att förlägga parkering i garage under idrottshallar eller idrottsytor bör undersökas, för att få ett effektivt markutnyttjande.

### *Farstaängen*

Vid Farstaängen finns en fullstor gräsplan och mindre grusplaner samt anläggningar för friidrott. Här finns dessutom en bemannad parklek med bland annat plaskdamm och pulkabacke. Ytan är kraftigt bullerstörd från intilliggande Nynäsvägen. Farstaängen utvecklas genom att bullerstörningar åtgärdas genom landskapsplanering och bullerplank. Bullerskyddet skulle kunna skapa en gradäng mot sydväst, vilken i sig kan bli ett tillskott till miljön vid idrottsplatsen. Bebyggelse som stärker parkens funktioner, till exempel en ny idrottshall, skulle också kunna placeras som bullerskärm utmed Nynäsvägen.

### *Hästhagsskolans bollplan*

Den grusade 11-mannaplanen vid Hästhagsskolan kan utvecklas genom ett pågående projekt i samverkan mellan stadsdelsförvaltningen, utbildningsförvaltningen och idrottsförvaltningen. Nuvarande bollplan föreslås ersättas med en aktivitetspark, med både lekredskap och en mindre bollplan, samt en fristående förskola.



Foto, Farsta IP



Idéskiss, aktivitetspark vid Hästhagens bollplan. A&J landskapsarkitekter

# TRAFIK

Farsta är starkt präglad av 1950- och 60-talens trafikplanering, som bygger på en tydlig separering av olika trafikslag och prioritering av biltrafik. Gång- och cykelvägarna är ofta gena och upplevs som trafiksäkra. Samtidigt innebär strukturen en otydlighet och svårighet att orientera sig i området på flera platser. Bitvis kan trafiksepareringen skapa otrygga miljöer, till exempel vid gång- och cykeltunnlar och i obebyggda stråk.

Farsta har en väl utbyggd kollektivtrafik, med både buss, tunnelbana och pendeltåg, men stadsdelen är till stora delar utformad på bilens villkor. Stora parkeringsytor och breda vägar sätter sin prägel på stadsbilden.

Programförslaget syftar till att verka för framkomlighetsstrategins prioritering av kapacitetstarka transportmedel, med förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Målet är att utveckla en stadsstruktur som bidrar till att fler avstår från bilåkande och privat bilägande, genom att skapa bra alternativ och en fotgängarvänlig gatumiljö. En förutsättning för att uppnå detta är också att förstärka kopplingarna inom stadsdelen och dess målpunkter. En utgångspunkt är följande strategier:

- Omvandla huvudvägar till levande gatumiljöer och minska deras barriäreffekt.
- Förbättra kopplingen mellan bostadsområden, verksamhetsområden, centrum, stationerna samt sjöarna.
- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät, med kopplingar både inom området och till de större pendlingsstråken.

## Genomfartsgator blir huvudgator

Områdets huvudgator, Farstavägen, Nykroppagatan, Larsbodavägen och Ågesta Broväg föreslås att få en ändrad karaktär, från genomfartsvägar till huvudgator i en tätare stadsmiljö. Även Magelungsvägen utgör en stark barriär i Farsta och en anpassning till promenadstadens krav bör eftersträvas genom Farstas centrala delar.

Gatornas totala bredd ska ge utrymme för attraktiva gaturum och utformas utifrån de behov som trafikanterna har. Särskilt fokus läggs på gående, möten och vistelse samt barns och äldres upplevelse. Det innebär bland annat plats för buss i körbanan och tillräckligt breda trottoarer och cykelbanor på båda sidor. Angöring ska säkras men i övrigt får bilparkering stå tillbaka när andra kvaliteter i gaturummet istället lyfts fram.

## Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet föreslås förbättras, främst genom att skapa bättre orienterbarhet och

förbättrade kopplingar till och genom centrum. Tydliga stråk skapas då områdets huvudvägar omvandlas till stadsgator som integrerar samtliga trafikslag. Längs med huvudgatorna ska sammanhängande cykelbanor av god kvalitet i enlighet med cykelplanen tillskapas. Attraktiva kopplingar ska göra det möjligt att röra sig från parkstråk till gång- och cykelstråken längs med huvudgatorna och vice versa. Felande länkar och otydliga kopplingar ska förbättras och förtydligas. Utbyggnad av cykelbanor ska följa cykelplanens riktlinjer för pendlings- respektive huvudstråk. Målet skall vara att uppnå huvudstråksstandard vid om- och nybyggnad även i stråk som inte pekats ut i cykelplanen.

För de cyklister som har behov av att ta sig till en målpunkt inom centrum, till exempel tunnelbanan, behövs cykelstråk eller cyklingsbara lokalgator hela vägen fram till målpunkten.

Nynäsvägen utgör en stark barriär och möjligheten till fler kopplingar över denna bör studeras i samband med planeringen av nya bostäder vid Drevviken och i Teliaområdet

Gång- och cykeltunnlar upplevs ofta som otrygga kvälls- och natttid, men kan under dagtid utgöra trafiksäkra och smidiga förbindelser. Farstas topografi kan även göra att tunnlar medger snabbast och genast väg. De tunnlar

## Övergripande programförslag, trafik

1. Nytt resecentrum, med bussterminal längs Larsbodavägen, förbättrad cykelparkering mm
2. Trafikplatsen kan studeras för en mer yteffektiv lösning.
3. Trafikplatsen omformas med kortare avfartsramp. Möjlighet till av- och påfarter söderut bör studeras
4. Anslutning till Magelungsvägen integreras i ny gatustruktur
5. Cirkulationsplats ersätts med T-korsning
6. Miljön mellan tunnelbana och pendeltåg förbättras
7. Angöringspunkter till parkeringar i centrum studeras





Tunnel under Perstorpsvägen som avses att tas bort

som finns bör därför i huvudsak finnas kvar för dem som vill använda dem, men goda alternativ till att korsa gator planskilt skall alltid finnas. I vissa lägen föreslås att planskilda korsningar tas bort för att skapa bättre integrerat gångvägnät. Det blir då extra viktigt att göra passagen i plan säker och ta hand om de stråk som ledde till planskildheten på ett bra sätt. För de tunnlar eller planskilda passager som anses särskilt viktiga bör en omarbetning ske för att öka tryggheten genom att till exempel se över belysning och vegetation.

### Cykelparkering

Cykelparkering vid viktiga målpunkter, särskilt vid tunnelbanestationerna och pendeltåget, ska



Befintlig bussterminal på Kroppaplan ersätts med en ny reseterminal

ha hög tillgänglighet, kapacitet, standard och trygghet. Säkra och väderskyddade cykelparkeringar, till exempel i garage, skall finnas i olika punkter där cykelstråken ansluter till centrum. Cykelparkering skall även finnas vid andra målpunkter och utmed gator. Vid bostäder ska cykelparkering av hög kvalitet prioriteras, med ett cykelparkeringstal om 2,5 - 4 platser/100 m<sup>2</sup> BTA. Utrymme för cykelservice och lådcyklar i huset skapar ytterligare goda förutsättningar för cykel och bör eftersträvas.

### Kollektivtrafik

Större delen av föreslagen bebyggelse ligger inom ett gångavstånd till tunnelbana eller pendeltåg på 900 meter. Trots en väl utbyggd kol-



Markparkeringarna i centrum ersätts med garage under mark

lektivtrafik finns brister, framför allt när det gäller miljön för resenärerna. Stationerna är mycket viktiga målpunkter för hela Farsta och bör få en högre status i stadsdelen genom att bland annat skapa en tydligare tillgänglighet och bättre trygghet. I Farsta centrum föreslås en ny, attraktiv bytespunkt mellan tunnelbana och bussterminal. Miljön för resenärerna förbättras genom att tydligare integrera bytespunkten i en levande stadsmiljö med handel, övriga verksamheter samt god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Utformningen utreds vidare tillsammans med SL.

Området vid pendeltågsstationen och tunnelbanestationen Farsta strand behöver studeras vi-



dare tillsammans med fortsatt utredning av Magelungsvägens uformning. Ambitionen är att öka orienterbarheten och minska Magelungsvägens barriäreffekt.

Buslinjenätet täcker in i stort sett hela tyngdpunktsområdet men en viktig fråga i framtida planering av bostäder- och arbetsplatser med en utvecklad busstrafik till Farsta är möjligheten till busshållplatser utmed Nynäsvägen i anslutning till trafikplats Larsboda.

### **Biltrafik**

Programförslaget innebär att mer stadslika gaturum där bilen inte är det dominerande trafikslaget skapas. Överdimensionerade körbanor minskas och korsningar utformas för att få en hastighetsdämpande effekt. För alla gator ska god trafiksäkerhet ges hög prioritet. Detta innebär att korsningspunkter behöver vara hastighetssäkrade. Vid omdaning av gaturummet längs huvudgatorna bör ambitionen vara att erhålla självförklarande gaturum vilket innebär att det ska kännas naturligt att hålla skyltad hastighet. För att det ska kunna genomföras och god trafiksäkerhet och framkomlighet ska kunna säkerställas behöver kapacitet och detaljutformning studeras vidare i form av trafikanalyser i det fortsatta arbetet.

Trafikplatserna vid väg 73 är ursprungligen utformade för vänstertrafik vilket innebär att utformningen medger för höga hastigheter vid avfart in på Farstavägen respektive Ågesta Broväg. Båda trafikplatserna saknar vidare busshållplatser vilket skulle kunna innebära avsevärt ökad tillgänglighet för den bebyggelse som planeras i närheten av framför allt trafikplats Larsboda.

Trafikplats Larsboda saknar helt koppling söderifrån. Trafikplats Farsta har i sin tur en utformning som tar mycket mark i anspråk som istället skulle kunna användas för andra ändamål. Möjligeten att omforma dessa trafikplatser med nya eller ersätta på- och avfarter avses studeras i en övergripande trafikanalys.

### **Mobilitet och parkering**

I enlighet med Stockholms framkomlighetsstrategi ska kommande planering av Farsta medföra att bilparkering blir en del av en mobilitetsstrategi som syftar till att gynna resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Angöring ska säkras men i övrigt får bilparkering stå tillbaka när andra kvaliteter i gaturummet istället lyfts fram.

För att generellt minska bilinnehavet föreslås mobilitetstjänster som innebär att andra färd sätt än den egna bilen uppmuntras. Bilpool, taxi och biluthyrning är sätt att möjliggöra bilanvänd-

ning utan krav på bilägande och därmed minska bilinnehavet och behovet av parkeringsplatser. Utrymme för detta skall skapas i goda lägen, främst i närheten av centrum. Planering för bilpooler måste komma in i ett tidigt skede i detaljplaneringen, i samverkan med bilpoolsföretaget, för att den ska erhålla ett gott resultat.

### **Bilparkering**

Bilparkering föreslås i princip genomgående att lösas i garage under mark, men även andra lösningar som går att förena med ett effektivt marknyttjande och inbjudande stadsmiljö kan studeras. En del av tillkommande parkering föreslås ske i samlade parkeringsgarage som medger parkeringsköp för de enskilda bostadsföretagen. Det underlättar byggandet på tomter av begränsad storlek och håller nere kostnader genom att skapa ett mer effektivt nyttjande av parkeringsplatserna samt mer yteffektiva lösningar. Detta kan också göra det möjligt att erbjuda bilparkering på olika avstånd från bostaden och därför till olika pris och efter olika behov.

Befintliga gatuparkeringar rymmer ett stort antal bilar. Då gatorna omformas kan en del av denna parkering komma att försvinna, till exempel för att ge bättre plats för gång- och cykeltrafik. I stora delar av programområdet kommer emellertid befintlig gatuparkering att kunna finnas kvar.

# SKOLA och FÖRSKOLA

Andelen barn i Farsta är relativt hög och väntas öka. Att skapa utrymme för förskolor och skolor i tillräcklig omfattning och i takt med bostadsbyggandet är en prioriterad uppgift i planeringen. Att ha en förskola av god kvalitet inom gångavstånd är en viktig del i att skapa en attraktiv boendemiljö och hållbara resmönster.

## Förskola

I nybyggda områden finns ett omedelbart stort behov av många förskoleplatser. Behovet planar ut när barnen når skolåldern och befolkningens rörlighet minskar i takt med att området stabiliseras. Därför måste förskoleplaneringen ha en viss flexibilitet över tid och en bedömning av förskolebehovet görs utifrån platstillgången i närområdet. Som utgångspunkt för planering av förskolor används riktvärdet 25 platser per 100 lägenheter.

Nya förskolor kan både byggas friliggande och i bottenvåningen på flerbostadshus. Förskolor i bottenvåningar innebär ett mer effektivt markutnyttjande eftersom bostäder och förskola då kan kombineras på samma markyta. Därmed sparas också markyta för rymliga förskolegårdar. I vissa fall, till exempel utmed Farstavägen, föreslås att befintliga friliggande förskolor ersätts med nya förskolor i bottenvåningar på bostadshus. Gröna ytor har många positiva effekter på barns

hälsa och sociala tillvaro. Det är därför av stor betydelse att förskolorna har väl fungerande gårdar och att skogsområden i nära anslutning till förskolor bevaras. Planeringsarbetet utgår från att skapa förskolegårdar om minst 20 kvadratmeter per barn med en minsta totalyta på 2000 kvadratmeter. Det kräver i flera fall samnyttjande med till exempel bostadsgårdar. Mindre gårdar kräver en mycket noggrann utformning och en särskilt hög kvalitet. Då är det viktigt att värna om de kvalitativa värden som redovisas i miljöförvaltningens vägledning om utemiljön vid skolor och förskolor.

Förskolegårdar ska vara öppna för allmänheten när förskolan är stängd. I Farsta finns redan stora bostadsgårdar som delvis kan användas för lek- och förskoleverksamhet. Genom ett samnyttjande kan förskolegårdarna utgöra en resurs för boende i närområdet.

## Grundskola

Som utgångspunkt för planering av skolor används den fastställda kvoten 50 skolplatser per 100 lägenheter. Det totala behovet av grundskoleplatser bedöms öka med totalt ca 2200 elever då hela programförslaget har byggts ut. Detta tar inte hänsyn till elevströmmar till och från ett område. Då området byggs ut över lång tid behöver befolkningsprognoser tas fram successivt som underlag för skolplaneringen.

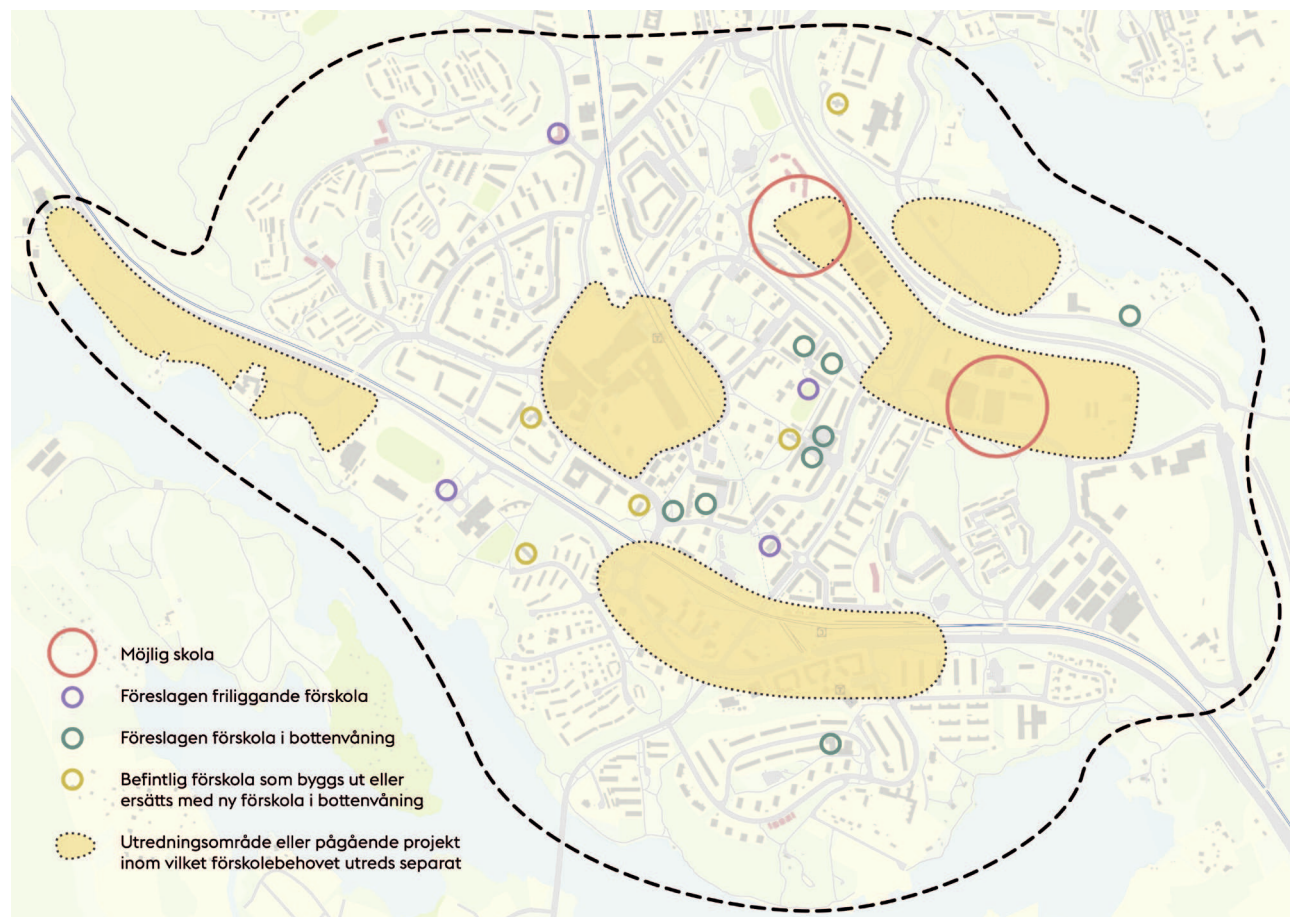
I Farsta finns i dag tre kommunala grundskolor: Magelungsskolan, Kvickentorpsskolan och Hästhagsskolan, vilka kommer att kompletteras med en ny grundskola i före detta Farsta gymnasium; Farsta grundskola. Kapacitetsökningar i Kvickentorpsskolan och Hästhagsskolan tillsammans med den nya skolan bedöms till stora delar lösa behovet av grundskolor i stadsdelen. Beredskap behöver dock finnas för ytterligare två grundskolor i Farsta.

En grundskola med 900 elever är ytkrävande och ska förläggas på platser som ligger bra till. Totalt sett, om skolbyggnaden kan göras i flera våningar, bedöms en yta på cirka 15 000 kvm krävas för en skola. Skolan bör ges ett lättillgängligt läge i stadsdelen, kunna erbjuda en säker skolväg och ge möjligheter till samnyttjande av gröna ytor/lektytor/idrott samt acceptabelt avstånd till knutpunkt/kollektivtrafik.

Programmet föreslår att lägen för nya grundskolor inom Teliaområdet utreds, antingen i befintliga eller tillkommande byggnader. En placering i den norra delen har fördelen av närhet till Farstaängen och Kvickentorps bollplan, medan en skola i den södra delen eventuellt skulle kunna dra nytta av befintlig bebyggelse. Andra lägen kan också föreslås.

## Gymnasium

Farsta gymnasium har nyligen avvecklats. Programmet reserverar inget utrymme för ett nytt gymnasium. Då gymnasieskolor är mindre beroende av utemiljö i direkt anslutning till skolan bedöms gymnasieskolor, liksom annan undervisningsverksamhet, kunna inrymmas i motsvarande lägen som kontor eller annan lätt verksamhet.



# NÄRINGS LIV

Att öka antalet arbetsplatser i Farsta är avgörande för att åstadkomma den urbana och funktionsblandade stadskärna som är målsättningen. Det är också en viktig del i att uppnå Söderortsvisionens mål om fler arbetsplatser i söderort. En blandning av verksamheter, handel och bostäder ger inte bara en levande stadsmiljö under hela dygnet, utan skapar också förutsättningar för hållbara resmönster och en utjämning av belastningen på trafiknätet.

För att utveckla ett attraktivt näringsliv i Farsta måste målet att skapa fler arbetsplatser därför prioriteras högt. Det gäller både att bereda plats för nya arbetsplatser, men framförallt att utveckla befintliga arbetsplatsområden.

Det är den tillväxt i sysselsättning som genereras av ett ökat befolkningsunderlag som ger det avgörande tillskottet av arbetsplatser. Flera arbetsplatser kommer att skapas inom den service som en växande befolkning kräver, till exempel inom utbildning och omsorg. Därtill kommer ett ökat underlag för handel och olika typer av tjänster.

Andra faktorer som kan komma att påverka näringslivets villkor i Farsta är bland annat hamnetablering i Norvik och friställandet av omfattande kontorsytor inom Teliaområdet, då nuvarande verksamhet lämnar området, samt en eventuell

etablering av livsmedelscentrum i Larsboda arbetsområde. Idrotts- och hälsoprofilen kan stärka Farstas profil även i näringslivshänseende.

Programmets uppgift i detta sammanhang är främst att skapa den attraktiva staden, att utveckla centrum samt att säkerställa befintliga arbetsområdets fortlevnad. Kopplingen mellan Larsboda arbetsområde, Telia och centrum behöver stärkas.

Att planera för blandad markanvändning i stora delar av Farsta, till exempel i bottenvåningarna längs huvudgatorna och runt centrum, skapar möjlighet för olika typer av verksamheter att etablera sig i stadsdelen. Merparten av arbetstillfällena bedöms dock tillkomma i centrum, Larsboda och inom Teliaområdet.

I dagsläget bedöms det finnas en efterfrågan på fler lokaler för lättare industri, lager osv. Denna typ av verksamhet innebär ofta ett extensivt markutnyttjande som står i konflikt med önskemålen om att bygga en tät stad. Samtidigt skapar de önskvärda arbetsplatser och ger nödvändiga förutsättningar för ett brett näringsliv i Stockholm. Möjlighet att i större utsträckning integrera denna typ av verksamhet med bostäder och nyttja lägen som inte konkurrerar med mer intensivt markutnyttjande, till exempel utmed Nynäsvägen, bör undersökas.



Farsta centrum

## Farsta centrum

Utvecklingen av Farsta centrum är avgörande för att skapa attraktiva förutsättningar för att etablera verksamheter i Farsta. Programmets bidrag i form av planerad bebyggelse som möjliggör utveckling av arbetsplatser finns främst i Farsta centrum. Programmet föreslår att centrum skall innehålla ytterligare minst 15 000 kvm kontor och vård samt 15-20 000 kvm handel. Uppskattningsvis kan dessa ytor inrymma cirka 1000 arbetsplatser. Därutöver tillkommer bland annat lokaler i bottenvåningar med handel, kontor med mera.

## Larsboda arbetsområde

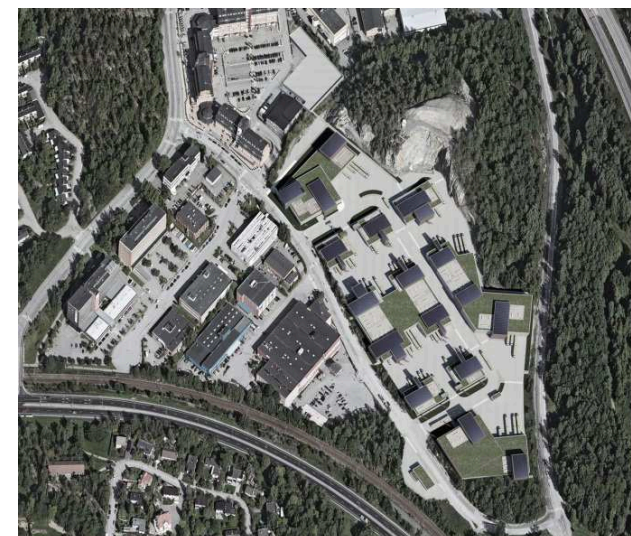
Larsboda arbetsområde rymmer idag främst små företag inom både tjänste- och tillverkningssektorn. Området är i huvudsak planlagt för industriändamål. I den norra delen finns en plan för kontor eller hotell. Fortsatt planering i närområdet skall säkerställa områdets fortlevnad. Det innebär bland annat god tillgänglighet, även för tung trafik, och att konflikter med näraliggande bostäder skall undvikas. Möjligheten att utöka Larsboda arbetsområde med ytterligare verksamheter i närområdet skulle kunna finnas norrut, på stadens mark intill Teliaområdet och Nynäsvägen. En avvägning behöver göras i fortsatt planering om denna möjlighet skall säkerställas och vad det i så fall skulle kunna innebära för begränsning av nyttjandet av Teliafastigheten.

## Teliaområdet

Teliaområdet omfattar idag ca 115 000 kvm mark. Då nuvarande verksamhet, med 3000 anställda, lämnar området frigörs omkring 70 000 kvm kontorsytor i området. Detta utgör en resurs, samtidigt som intresset för större kontorsetableringar i detta läge bedöms som lågt. Möjligheten att utveckla området för bostäder och verksamheter beskrivs i ett särskilt kapitel.

## Nytt livsmedelscentrum

Stockholm stad planerar för ett nytt livsmedelscentrum i Larsboda. Moderna och verksamhetsanpassade lokaler ska iordningsställas för de företagare som lämnar Slakthusområdet, när staden satsar på att utveckla området. Livsmedelscentret beräknas generera cirka 1000 arbetsplatser.



*Förslag till livsmedelscentrum i Larsboda (fastighetskontoret)*

# CENTRUM

Farsta centrum är ett av Sveriges största stadsdelscentrum och en stark drivkraft för Farstas utveckling. Samtidigt är Farsta centrum en kulturhistoriskt, arkitektoniskt och konstnärligt värdefull helhetsmiljö. Avvägningar måste ske mellan de kulturhistoriska intressena och förändringar som förstärker centrums funktioner som det centrala offentliga rummet i stadsdelen.

Ett utvecklat Farsta centrum är viktigt för hela Farstas utveckling. Det skall vara en attraktiv, modern och mångfunktionell mötesplats som lockar folk i alla åldrar, med bra service och god tillgänglighet. Det skall vara levande även kvällstid, med fler publika verksamheter och ett vitalt kulturliv.

## Förslagets huvuddrag

Centrum föreslås att kompletteras med omfattande bebyggelse, som i huvudsak tillkommer på befintliga parkeringsytor. Sammanlagt bedöms förslaget rymma omkring 1000 nya bostäder, 15 000-20 000 kvm ny handel och cirka 15 000 kvm ny kontorsyta. Fördelningen mellan olika typer av ytor bör vara flexibel för att kunna anpassas till efterfrågan. Utöver detta ges plats för kultur och samhällsservice. De stora ytparkeringarna på Storforsplan, Farstaplan och Munkforsplan föreslås att ersättas med garage.

Nya offentliga platser och gator skapas, som ger utrymme för möten, rekreation och grönska. Tunnelbaneentrén och bussterminalen omformas för att skapa en mer välkomnande entré och en attraktivare bytespunkt.

För den befintliga och kulturhistoriskt intressanta centrumbebyggelsen föreslås inga betydande förändringar eller tillägg. Generellt föreslås att dagens slutna fasaderna mot parkeringsytorna öppnas upp med nya butiksentréer.

## Parallella uppdrag

Till grund för utformningen av centrum har parallella uppdrag med tre deltagande arkitektteam anordnats i samarbete mellan staden och centrumägaren, Atrium Ljungberg. Efter genomförda uppdrag valdes teamet COBE/SLA ut för att vidareutveckla sitt förslag för centrum. Redovisat förslag är en idé som visar hur centrum skulle kunna utvecklas i enlighet med programmets intentioner. Vidare bearbetningar och studier, bland annat för att åstadkomma bra parkeringslösningar, kommer att ske i den fortsatta planprocessen. Målet med förslaget har varit att skapa en varierad och urban miljö i mänsklig skala och samtidigt integrera det existerande köpcentret.

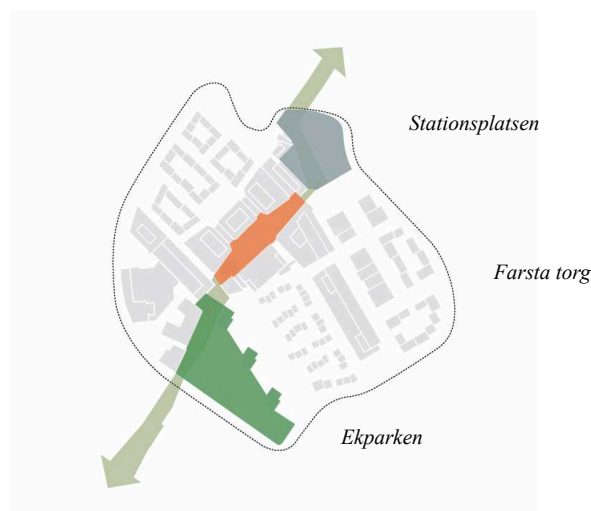
Förslaget utgår från tre strategier:

- Förstärk Farstastråket genom centrum. Integrera handel, kultur och attraktiva stadsrum.
- Skapa sammanhängande promenader som länkar samman centrums olika delar.
- Skapa identitetsrika kvarter med varierade förtätningsmöjligheter



Illustration över förslag till innehåll i bottenvåningar





### Farstastråket

Farstastråket tas omhand genom att tillföra och rusta ett pärlband av mindre parker och platser i centrum, som inbjuder till aktivitet och uppehåll vid alla tider på dygnet. Beläggningar, planteringar och belysning ger stadsrummen en variation, vilket gör dem attraktiva och spännande att gå till även på mulna dagar och under vintern.

*Farsta torg* rustas och utvecklas med utgångspunkt i nuvarande funktion och utformning. Torgets längsgående rörelsestråk förstärks.

*Stationsplatsen*. Genom ett samlat huvudgrepp omkring stationen och det som idag är busstorg på Kroppaplan skapas en öppen och välkomnande mötesplats. En stor sänkt yta med kanter för uppehåll och grönska ger stadsrummet variation över årstiderna – om sommaren kan det fungera som en tillfällig vattenreservoar, en marknadsplats eller en bollbana och på vintern som skridskobana.

*Ekparken* utvecklas med en högre grad av programmering och aktiviteter. Längs Farstastråket föreslås ett terrasserat landskap, som särskilt inbjuder ungdomar från Farsta grundskola till uppehåll och samvaro. Övriga parken rustas, med mer aktiviteter för lek och rekreation. Stråket förlängs under tunneln för att tydliggöra kopplingen till skolan. I anslutning till Farstastråket skulle parken kunna rymma en publik byggnad.



Visionsbild "Stationsplatsen" på nuvarande Kroppaplan.



## Promenaderna

Det genomgående Farstastråket kompletteras av ett par kringgående promenader som kopplar ihop centrum och det mer finmaskiga gatunätet.

### Stadspromenaden

Mellan centrum och den nya bebyggelsen föreslås en småskalig och levande stadsgata som vänder centrums baksidor till framsidor. Längs stråket finns platser som understöder stadslivet och kompletterar Farstastråket med små, gröna mötesplatser. Skalan i den närmast anslutande bebyggelsen anpassar sig till köpcentret så att miljön upplevs som förhållandevis småskalig och intim.

### Farstapromenaden

Den yttre promenaden utgörs av befintliga huvudgator (Farstavägen och Larsbodavägen) som omger centrum. Dessa förtätas och omvandlas enligt principen om urbana stråk, för att tydligare prioritera gång- och cykeltrafikanter. Det ska vara en varierad upplevelse att färdas i området och gatorna föreslås därför förtätas med ny bebyggelse och levande bottenvåningar, samtidigt som det omgivande landskapet bitvis kan möta gaturummet.



*Stadspromenaden i gult och Farstapromenaden i grönt.*

*Stadspromenaden vid Parkkvarteren, nuvarande Storforsplan. (COBE)*



*Farstavägen utanför stadskvarteren, nuvarande Farstaplan. (COBE)*



Visionsbild "Parkkvarteren" på nuvarande Storforsplan.

### Parkkvarteren

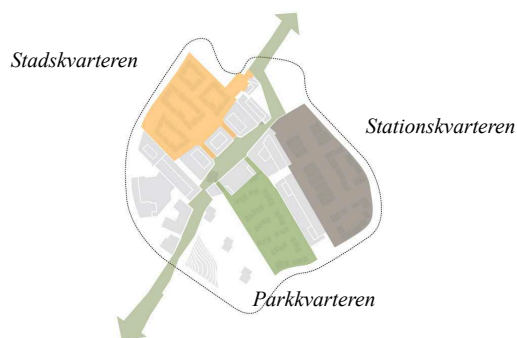
Parkkvarteren präglas av närheten till Ekparken. Kvarteren innehåller huvudsakligen bostäder i en grön och lite mer småskalig miljö. Lokaler i bottenvåningarna kan finnas mot centrumbyggnaderna och Larsbodavägen. Den gröna karaktären från Ekparken fortsätter in mellan husen och skapar gröna uppehållsrum med lä utanför bostäderna. Öppenhet mellan offentliga gator och mer privata gårdar bidrar till intrycket av en grön och luftig miljö.



Visionsbild "Stadskvarteren" på nuvarande Farstaplan.

### Stadskvarteren

Stadskvarteren utformas med traditionella slutna kvarter, med tydligt offentliga gator och privata gårdar. Stadsrummen är utformade med särskilt fokus på förhållandet mellan sol och skugga, så att det uppnås upplevelsemässig variation, både i de mer solrika och de mer skuggiga rummen. Stadskvarteren innehåller huvudsakligen bostäder, men bottenvåningarna levandegörs med lokaler för både handel, kontor och service, i synnerhet mot centrum och Farstavägen. Ett grönt torg utgör kvarterens samlande offentliga rum i mötet med de befintliga centrumbyggnaderna.





*Visionsbild "Stationskvarteren" på nuvarande Munkforsplan.*

### Stationskvarteren

Stationskvarteren har en hög täthet och blandat innehåll. Närmast stationen och mellan tunnelbanan och Farstaterassen föreslås en stor andel kontor, utbildning och handel. I de mer gynnsamma sollägena föreslås bostäder. Fördelningen mellan olika ytor bör vara flexibel. Möjligheten att bygga över en del av spåren för att begränsa buller och skapa bättre boendekvaliteter kan studeras i detaljplaneskedet.

En hög byggnad föreslås vid tunnelbanan, som en ny markör i Farsta. Byggnaden kan ges ett

blandat innehåll med både handel, kontor och bostäder mot Farsta torg, vilket bland annat bidrar till ökad trygghet. Kopplingen mellan handel och kollektivtrafik förstärks genom att nya handelsytor föreslås i gatuplan i direkt anslutning till tunnelbanan.

För att bryta upp skalan i kvarteret och möjliggöra alternativa rörelsemönster kan en öppning genom Farstaterassens bottenvåning studeras. Detta skulle möjliggöra ett gent stråk från parkkvarteren mot bussterminalen vid Larsbodavägen.

### Trafik och parkering

Utformningen av centrum skall understödja hållbara resmönster i enlighet med framkomlighetsstrategin. Attraktiva cykelparkeringar ska placeras i anslutning till de cykelstråk som leder in mot centrum och finns nära målpunkter runt omkring centrum. Bytet mellan gång- cykel och kollektivtrafik underlättas genom att trafikslagen samlas i ett modernt resecentrum. Nuvarande bussterminal på Kroppaplan föreslås att ersättas med en ny bussterminal utmed Larsbodavägen, som integreras i gatumiljön.

Förslaget utgår från att samtlig markparkering för bilar i området ersätts med nya, rationella och yteffektiva lösningar. Större delen av parkeringen föreslås att utgöras av stora enheter under mark vid nuvarande parkeringsplatser. Utöver detta kan möjligheten att placera ett större garage under mark vid Kroppaplan studeras. Eventuella parkeringshus skall integreras i stadsbebyggelsen så att slutna fasader längs gatorna undviks. Trafiken till och från garagen kommer att koncentreras till ett fåtal punkter runt centrum. Dessa placeras i anslutning till de större gatorna runt centrum för att minimera trafiken i området.

# URBANA STRÅK

De urbana stråken längs Farstas huvudvägar kommer vid sidan av centrum att vara det mest påtagliga tillägget till Farstas ursprungliga plan. Tanken är att skapa stadsgator på Farstas villkor, där befintlig vegetation och terräng ingår som en del av stadsbilden.

Gatorna bildar viktiga offentliga rum som skall rymma både vistelse och rörelse. De skall bidra till både rekreativa, sociala och estetiska värden, integrerat med praktiska och hållbara lösningar för trafik och dagvattenhantering med mera. Bebyggelsen och dess placering i förhållande till gatan kan understödja detta enligt följande principer.

Varje stråk bör ges sin egen karaktär utifrån platspecifika förutsättningar. I fortsatt planprocess bör studeras hur bebyggelse, landskap och trafik kan samverka för att uppnå en god helhet. Följande principer ger en inriktning:

- **Väldefinierade gaturum.**

För att tydliggöra skillnaden mot Farstas ursprungliga bebyggelse bör byggnaderna i första hand placeras utifrån gatorna – inte landskapet. Gatorna skall generellt definieras genom en tydlig gräns mellan offentligt och privat, där det privata kan ligga antingen i fasadlinjen eller i väl definierad förgårdsmark.

- **Levande bottenvåningar.**

Entréer orienteras mot gatan. Bottenvåningarna bör ges en flexibel gestaltning som möjliggör olika typer av användning. Det kan till exempel innebära högre våningshöjd och flera möjliga, tillgängliga entrépunkter. Där inte lokaler är möjliga kan förgårdsmark eller tätt placerade entréer skapa liv i gatan

Entrépartier och bottenvåningar ska utformas med omsorg om detaljer för att öka gatans attraktivitet och människors känsla av omsorg och trygghet i närmiljön. Fotgängarnas, i synnerhet barnens, upplevelse av husens bottenvåningar ska uppmärksammas. En promenad längs gatan skall vara rolig och rik på intryck.

- **Skala.**

Arkitekturen ska ges en självständig och medveten gestaltning i förhållande till den befintliga. Höjdsättningen ska utgå från platsens möjligheter och kvalitéer. På vissa platser är stadsradhus en lämplig bebyggelse för att skapa intressanta, småskaliga gatumuljöer. Andra platser kan markeras med en högre byggnad. Den genomsnittliga skalan bör ligga kring ca 5 våningar för att uppnå önskvärd täthet.

- **Gröna gator.**

Gatorna skall ges en grön karaktär genom till exempel gatuplanteringar, fasadgrönska eller



*Fasadgrönska kan bidra till grönare gator*



*Balkonger kan bidra till att skapa levande gator. Urbana Villor, Malmö.*

förgårdsmark. Öppningar och utblickar skapar en relation till omkringliggande landskap.

Vilken lösning som väljs beror på gatans förutsättningar. Balkonger skapar kontakt mellan ute och inne och kan ge möjlighet till gröna inslag i balkonglådor.

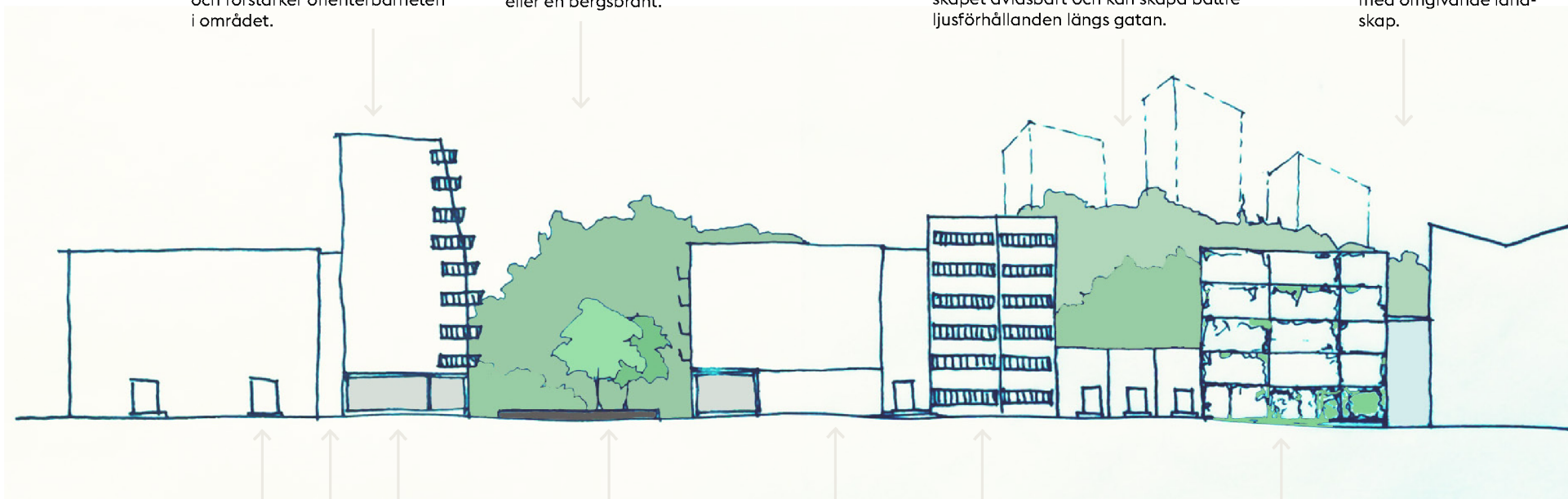
## Principer för gestaltning av urbana stråk

Högre bebyggelse kan markera viktiga platser längs gatan – det tydliggör den rumsliga hierarkin och förstärker orienterbarheten i området.

I vissa partier lämnas en lucka i bebyggelsen längs gatan. Små fickparker kan skapas vid till exempel värdefulla träd eller en bergsbrant.

Lägre bebyggelse i vissa partier kan exponera bakomliggande natur/byggnader. Det gör det omgivande landskapet avläsbart och kan skapa bättre ljusförhållanden längs gatan.

Smala släpp eller transparenta partier mellan husen skapar kontakt med omgivande landskap.



Flera entréer och omsorgsfull detaljering och materialval i bottenvåningen ger rikedom på intryck.

I vissa lägen, till exempel vid befolkade platser och korsningspunkter, placeras lokaler i bottenvåningarna.

Rymliga balkonger, väl integrerade i bebyggelsen, skapar boendekvaliteter och levandegör gatumiljön.

Fasadgrönska förstärker det gröna inslaget längs gatan, som ett komplement till gatuplanteringar och gröna platser.

En varierad fasadlinje ger utrymme för mindre partier med förgårdsmark eller platsbildningar längs gatan, vilket bidrar till att skapa en grön och levande gatumiljö.

Förhöjda och tillgängliga bottenvåningar skapar en flexibilitet genom att möjliggöra såväl bostäder som lokaler.

## FARSTAVÄGEN

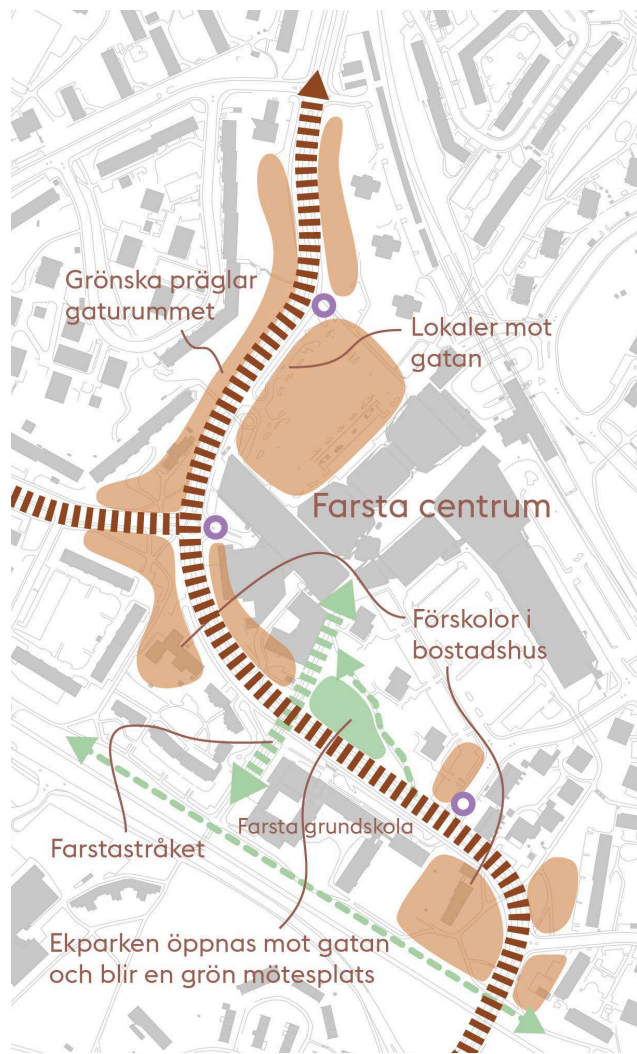
Farstavägen är Farstas enda genomgående huvudgata som omfattar en stor del av Farsta centrum. Den bildar en entré mot centrum både från norr och söder. Gatan föreslås att omformas för att förstärka karaktären av att vara stadsdelens huvudstråk, med ny gatusektion och bebyggelse. Verksamhetslokaler integreras i bottenvåningarna, i synnerhet i anslutning till Farsta centrum. Där gatan löper förbi Farsta centrum kan den ges en asymmetrisk utformning, där centrumsidan utformas med tät och sammanhängande bebyggelse medan bebyggelsen utanför centrum rymmer fler gröna släpp mellan husen. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt korsningspunkterna vid Larsbodavägen och Nykroppagatan, samt den norra infarten, som utgör viktiga entréer till området. Bitvis går gatan förbi områden som inte avses att bebyggas, till exempel ekparken. Mötet med gatan bör här ges väl gestaltad gräns och tydliga entrépunkter för att öka den användbara ytan inom parken.

Frågor att uppmärksamma i fortsatt planarbete:

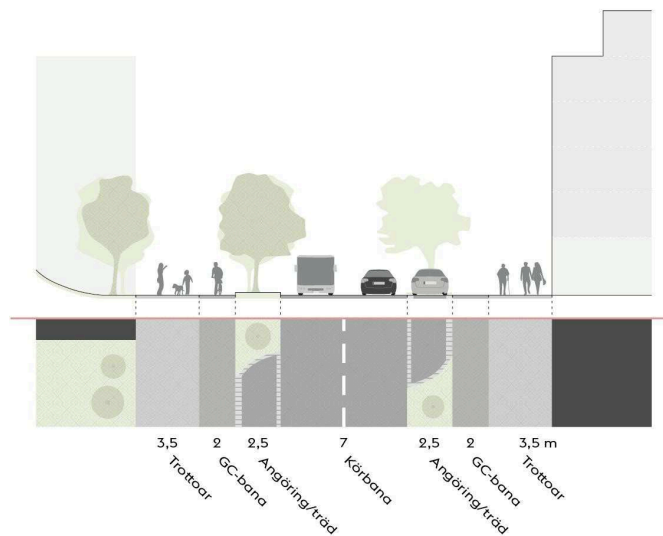
- buller/risk, i synnerhet från Nynäsbanan
- angöring/entréer mot Farsta centrum



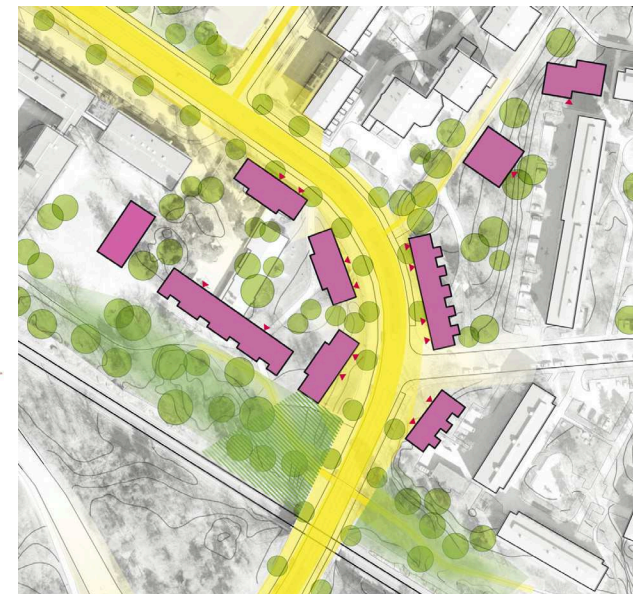
*Vy över ny bebyggelse längs Farstavägen från järnvägsbron. (Nyréns/Tomorrow)*



Översikt över föreslagen bebyggelse, entrépunkter och gröna stråk längs Farstavägen.



Förslag till ny gatasektion för Farstavägen, med större utrymme för gång- och cykeltrafikanter.



Idéskiss över bebyggelse längs södra delen av Farstavägen (Nyréns). Befintlig friliggande förskola ersätts med nya förskolor i bostadshusens bottenvåningar, samt på utrymme i anslutning till Farsta grundskola.

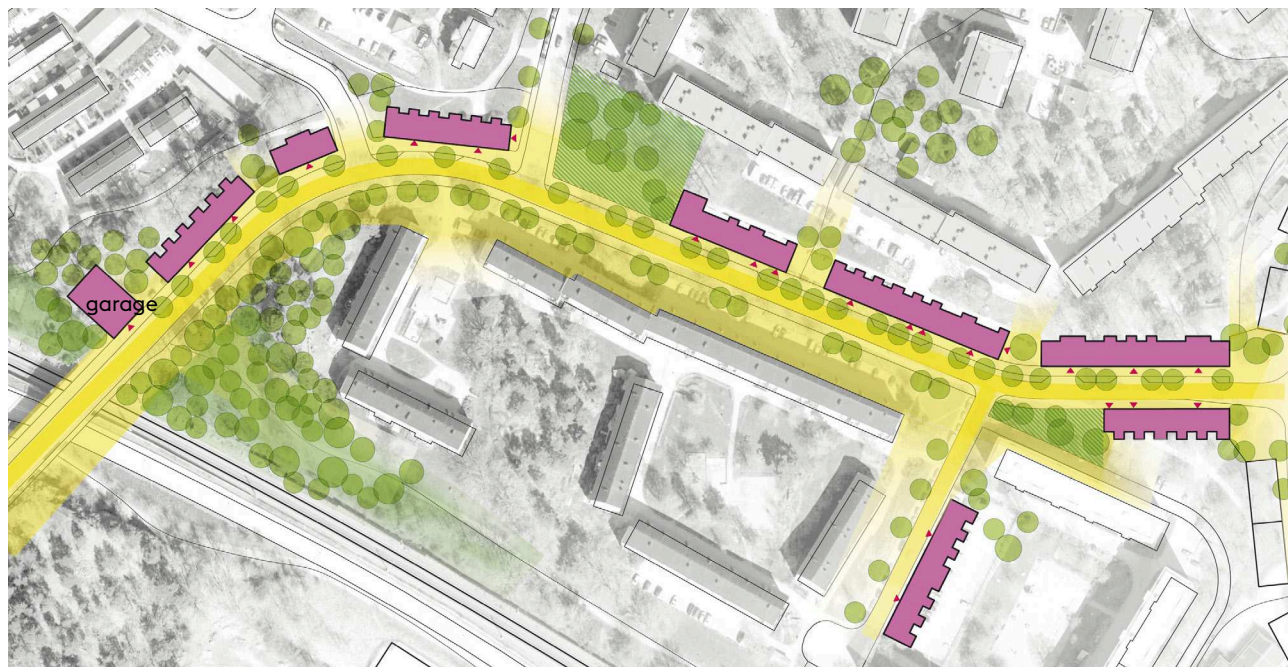
## NYKROPPASTRÅKET

Nykroppagatan utgör en viktig länk mellan Magelungens strand och Farsta centrum. En ny rad med bebyggelse föreslås längs gatans norra och västra sida. Våningshöjden föreslås vara ca 5 våningar, men med möjliga inslag av både högre och lägre byggnader. Gatans sektion omfördelas för att ge utrymme för trädplanteringar samt gång- och cykelbanor. Angöring till de nya bostäderna sker längs kantstenen. Utmed vägen finns inslag av värdefulla träd som föreslås sparas och bilda en litet parkrum.

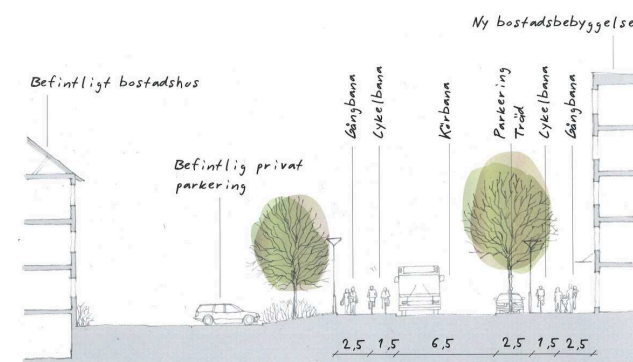
Korsningen mellan Nykroppagatan och Farstavägen utgör en viktig förmedlare mellan Nykroppagatan och Farsta centrum. Idag mynnar Nykroppagatan i en last- och parkeringsinfart. Platsen bör utvecklas så att vägen in mot centrum för gång och cykeltrafikanter tydliggörs.

Frågor att uppmärksamma i fortsatt planarbete:

- mötet med Farstavägen
- platsbildning mellan husen
- grönstråket längs spåret
- variation och innehåll längs gatan

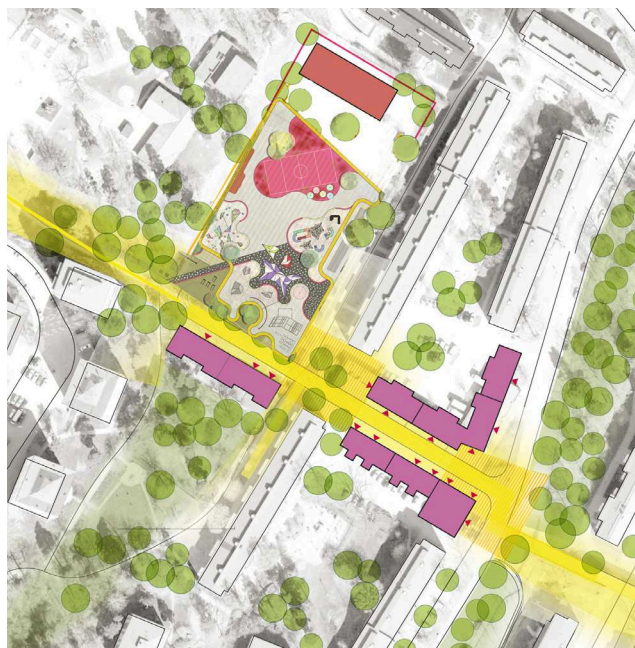


Idéskiss över bebyggelse längs Nykroppagatan (Nyréns)



Principsektion för ny utformning av Nykroppagatan (Nyréns)





*Idéskiss över bebyggelse längs Sunneplansstråket (Nyréns)*



*Vy längs Sunneplansstråket österut. Till vänster i bild ans aktivitetsparken (Nyréns/Tomorrow)*

## SUNNEPLANSSTRÅKET

Sunneplansstråket är ett viktigt gångstråk från östra Farsta mot centrum. Utmed stråket finns bland annat Hästhagens bollplan, en förskola och en mindre butikslänga. Förslaget innebär att stråket förtätas med bostäder och aktiveras med en fortsatt inriktning på barn och lek. Hästhagens bollplan omvandlas till aktivitetspark med en mindre bollplan. Delar av planen används för en friliggande förskola.

Vid Sunneplan ersätts den befintliga butikslängan med nya bostadshus med lokaler och förskolor i bottenvåningarna. Bebyggelsen föreslås i ca 4-5 våningar, med en högre byggnad närmast Kristinebergsgatan.

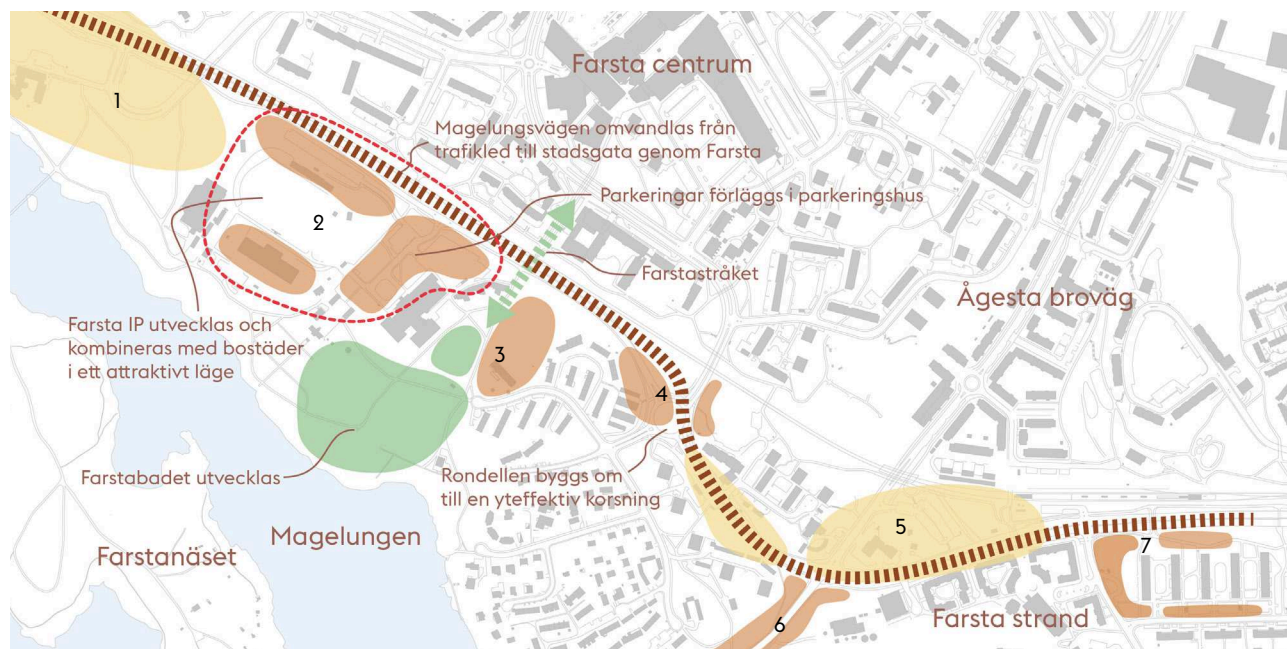
Att uppmärksamma i fortsatt planarbete:  
- angöring/ trafiksäkerhet i anslutning till park och förskor.

# VÄND FARSTA MOT SJÖARNA

**MAGELUNGSVÄGEN och FARSTA GÅRD**  
Området längs Magelungen innehåller såväl höga naturvärden som kulturhistoriskt intressanta miljöer vid Farsta gård. Huvudinriktningen för programmet är att förstärka de rekreativa värdena, samtidigt som ytterligare bostadsbebyggelse kan tillkomma. Ambitionen är att ny bebyggelse anpassas så att höga ekologiska värden och spridningsvägar bevaras och stärks. Magelungsvägen omvandlas till stadsgata för att ge minskad barrireffekt.

Ett program för sambandet mellan Högdalen och Farsta (1) (Dnr: 2010-06011) godkändes i stadsbyggnadsnämnden 2012. Det innehåller förslag till bebyggelse längs Magelungen väster om Farsta IP. Mål och förutsättningar för detta projekt finns redovisade i det programmet.

Magelungsvägen föreslås få en ny utformning, som ger den mindre karaktär av genomfartsgata. Gatan kantas av bebyggelse och får en ny sektion med generösa gång- och cykelytor, trädplanteringar och minskade körfält. Nuvarande markreservat för en breddning av körbanan föreslås att tas bort. Området är utsatt för buller från Magelungsvägen och Järnvägen. Tillkommande bebyggelse kan bidra till att öka ljudkvaliteten i området genom att bilda en skärm mot störningarna.

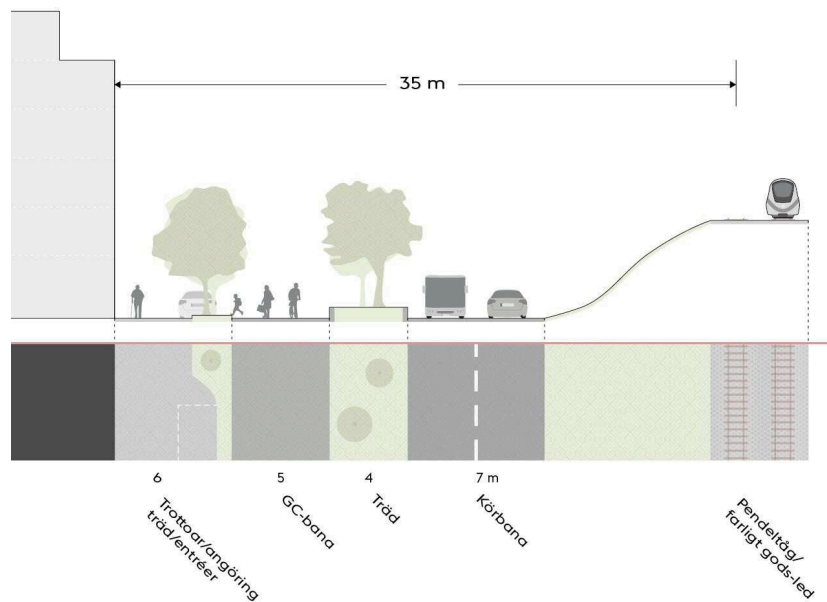


Översiktsbild: projekt längs Magelungsvägen

Ny bebyggelse föreslås i anslutning till Farsta IP vid Farsta gård (2). I en första etapp kan bebyggelse vid befintliga parkeringsytor utredas. I ett andra skede kan bebyggelse möjliggöras vid den nuvarande provisoriska idrottshallen, om denna kan ges en ersättningsplats inom området. Place-ras idrottshallen utmed Magelungsvägen är den lättillgänglig och kan tjäna som bulleravskärmning. För att möjliggöra bostadsbebyggelse i området behöver parkeringsbehov och alternativa parkeringslösningar studeras. Idrottsverksamheten i området skall ges fortsatt hög prioritet

och möjligheten att utveckla området ytterligare med kompletterande verksamheter och hallar skall säkerställas. Skalan i området kan variera mellan omkring 3 och 6 våningar, med lägst bebyggelse i anslutning till Farsta gård.

I kv Risselö (3) finns idag en förskola och en skogklädd kulle. Programmet föreslår att man undersöker möjligheten att utöka förskolan och komplettera med bostäder i området. Områdets gröna kvalitéer bör dock uppmärksammas och så långt som möjligt integreras i bebyggelsen.



Principsektion för ny utformning av Magelungsvägen.

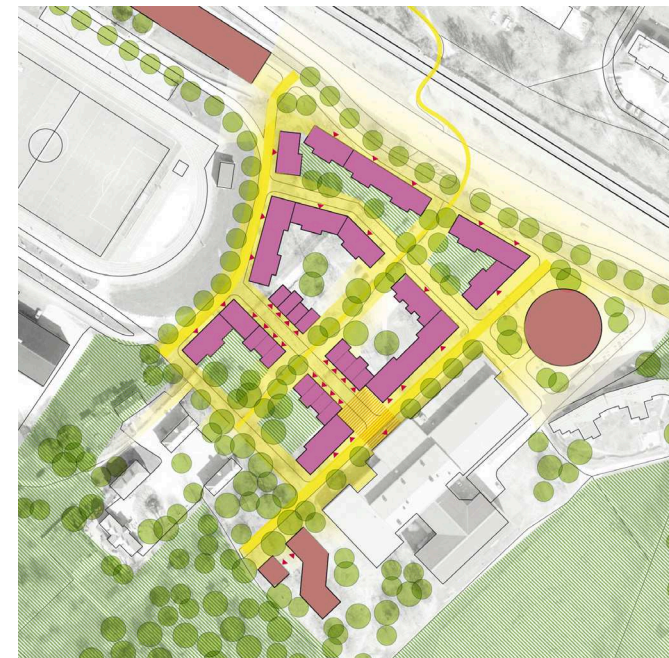
Brynzonen mot Farstråket skall huvudsakligen bevaras.

Cirkulationsplatsen vid Magelungsvägens möte med Farstavägen (4) föreslås att ersättas med en mer yteffektiv utformning, till exempel med en T-korsning, för att ge utrymme för omkringliggande bostadsbebyggelse. Ytterligare kompletteringar utmed Magelungsvägen kan studeras.

Området mellan Magelungsvägen och järnvägen i Farsta Strand (5) har potential att inrymma ytterligare bebyggelse, men rymmer också stora

utmaningar i att hantera buller och risker från spår och väg. Befintlig bensinmack och tunnelbanespåret som korsar området i ett öppet schakt är ytterligare faktorer att ta hänsyn till. Programmet föreslår att området utreds vidare för bostäder och verksamheter, med målet att skapa ett lokalt centrum och en inbjudande miljö i övergången mellan tunnelbana och pendeltåg.

Vid Ågesta broväg (6) och Nordmarksvägen (7) föreslås kompletteringar utmed gatorna.



Idéskiss över bebyggelse vid Farsta gård (Nyréns)

Att uppmärksamma i fortsatt planarbete:

- höga bullernivåer längs Magelungsvägen.
- angöring och nya anslutande gator
- kulturmiljö vid Farsta gård
- risker från farligt gods samt bensinstation
- parkeringsbehov
- idrottens utvecklingsmöjligheter
- natur- och rekreationsvärden längs Magelungen

## FARSTA MOT DREVVIKEN

Som en del i strategin att vända Farsta mot sjöarna föreslås en omfattande bebyggelse i närheten av Drevviken. Inom området finns ett antal delprojekt, varav några är färdigställda eller pågående detaljplaner och andra är på ett tidigt idéstadium. Sammanlagt bedöms området rymma cirka 3000 nya bostäder, samt kompletterande verksamheter och service. Därutöver föreslås en ny och upprustad strandpark vid Hökarängsbadet samt nya kopplingar över Nynäsvägen.

2010 godkände stadsbyggnadsnämnden ett program för Larsboda strand (Dnr: 2007-04025) som bland annat innefattade bebyggelse i Klockelund och Karlsviks strand. Detta är till stora delar förenligt med det nu aktuella programförslaget, som har en något högre exploateringsgrad.

### Koppla Farsta mot Drevviken

Nynäsvägen utgör en stark barriär mellan Farsta och Drevviken. För att bättre koppla Farsta till Drevviken föreslås ett antal nya och förbättrade kopplingar över Nynäsvägen, framför allt för gång- och cykeltrafik. Ett urbant stråk, som kompletterar till befintlig tunnel vid Farstaången föreslås. Möjligheten att skapa breda övergångar, landskapsbroar, över Nynäsvägen skall undersökas i fortsatt planering. Larsbodavägen

omformas och förses med breda trottoarer och cykelbanor. Vid kv Idö föreslås en ny gångväg som skapar en genare förbindelse mellan Larsbodavägen och Teliaområdet.

Ågesta broväg utgör en viktig entré till Farsta. Genom att omforma trafikplats Larsboda med kortare avfartsramp skulle bebyggelse kunna tillkomma utmed gatan närmre Nynäsvägen. Därmed skapas en tydligare bebyggd koppling mellan de båda sidorna av Nynäsvägen. I samband med detta skulle trafikplatsen kunna göras fullständig, med avfarter söderut. Detta skulle även öka tillgängligheten till Sköndal.

### Avskärma buller

Området är utsatt för mycket höga bullernivåer. Det påverkar både markanvändningen närmast vägen och utformningen av bebyggelsen. Tidigare genomförda utredningar av buller och risk i området rekommenderar ett minsta avstånd mellan Nynäsvägen och bostadsbebyggelsen om 35 meter. Området närmare Nynäsvägen föreslås att användas för både landskapliga åtgärder och mindre känslig verksamhet, till exempel garage, för att ytterligare avskärma bullret.

Att nyttja bostadsbebyggelsen som en skärm är ett effektivt sätt att avskärma vägbullret. Samtidigt är det viktigt att hantera bebyggelsen längs vägen så att den bidrar positivt till stadsbilden.

### Ny strandpark (1)

Som en del av det gröna stråket genom Farsta föreslås en upprustning av området runt Hökarängsbadet och en utökad strandpark längs Drevviken. Det innebär att befintliga campingstugor inom ca 100 meter från vattnet ersätts med ett större område med offentligt tillgänglig naturpark, som kompletterar den nuvarande strandpromenaden. Området ges en mer välkommande entré då den nuvarande gång- och cykeltunneln under Perstorpsvägen tas bort. Hökarängsbadets parkering föreslås att flyttas till ett mindre exponerat läge.

### Ny bebyggelse

Ny bebyggelse föreslås att utvecklas längs Perstorpsvägen och de delar av campingstugeområdet som inte omvandlas till strandpark (2). Delar av detta ingår i programmet för Larsboda strand, men det aktuella programförslaget innebär en ökning av bebyggelsen. Detta bidrar till att koppla samman bebyggelsen väster om Nynäsvägen och kan skapa tydligare samband med övriga Farsta. Möjligheten att flytta Perstorpsvägen närmre Nynäsvägen för att möjliggöra en sammanhållen bebyggelse bör studeras i fortsatt planarbete. Området rymmer höga ekologiska värden som skall värnas. Bebyggelsens möte med naturen är viktigt att beakta, så att den bidrar positivt till upplevelsen av naturparken.

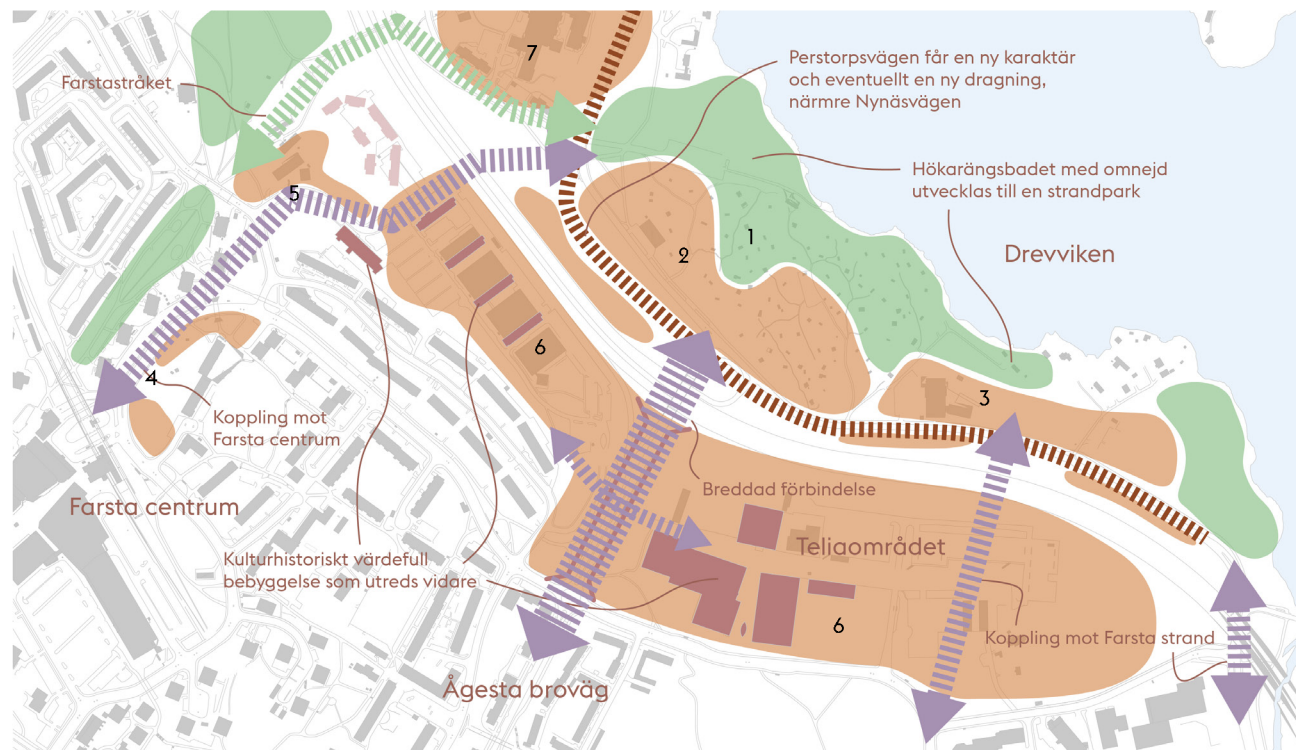


Förslag till bebyggelse vid Klockelund (Landskapslaget)

Sydöst om campingstugorna har planarbete för ca 400 bostäder och förskola i Klockelund (3) inletts, utifrån programmet för Larsboda strand.

I samband med omformning av Perstorpsvägen kan det regionala cykelpendlingsstråket som passerar området utvecklas.

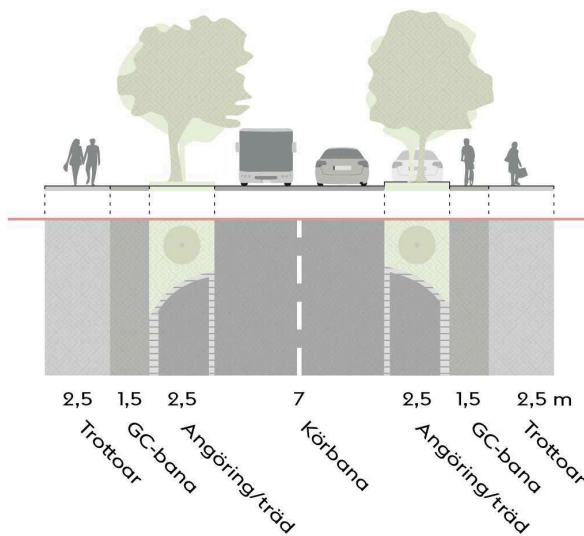
Larsbodavägen (4) utgör en viktig koppling mot Teliaområdet. Utmed gatan finns värdefull ekvegetation och bergsslänter som är viktig att värna i en utveckling av stråket. Ny bebyggelse tillkommer i de lägen som är möjliga med hänsyn till topografen. Generösa gångytor, belysning mm kan i obebyggda partier skapa en omhändertagen miljö som länkar ihop stråket. Vid Färnebogatån (5) finns en skola i låga enplansbyggnader. Byggnaderna föreslås att rivs



Översiktsbild: projekt längs Drevviken. 1- Ny strandpark, 2- Perstorpsvägen/campingstugor, 3- Klockelund, 4- Larsbodavägen, 5- Färnebogatån, 6- Teliaområdet, 7- kv Perstorp (pågående)

och ersättas med flerbostadshus. Utrymme för beräknat behov av skolplatser har avsatts inom programområdet. Möjligheten att placera en förskola i bottenvåningen, som kan dra nytta av närheten till Farstaängen, bör undersökas i fortsatt planarbete. Mötet med parken är viktigt att beakta i utformningen av området.

Skala och omfattning på ny bebyggelse avses studeras i fortsatt planarbete. Generellt gäller att bebyggelse längs Perstorpsvägen kan ges en mer stadsmässig karaktär i ca 5-6 våningar, medan en lägre eller glesare bebyggelse bedöms vara lämplig närmast naturmarken.



Principsektion för ny utformning av Larsbodavägen.

## TELIAOMRÅDET

När TeliaSonera 2016 lämnar sitt område utmed Mårbackagatan och Vitsandsgatan friställs ett mycket stort område för ny användning, som ligger strategiskt mellan Farsta centrum och sjön Drevviken. Programmet föreslår en omvandling med ett stort inslag av bostäder, men också verksamheter och service. Målet är att skapa en levande och väl integrerad stadsmiljö, som tar vara på platsens förutsättningar. Med en blandning av ny och gammal bebyggelse skapas en unik del av Farsta.

En tidig uppskattning bedömer att området kan rymma minst 1500 bostäder. Beroende på hur frågor kring trafik, buller, kulturmiljö med mera kan lösas kan denna siffra bli betydligt högre. Projektets omfattning gör att allmänna funktioner som till exempel förskola och skola behöver lösas i tillräcklig omfattning inom området.

En omvandling av Teliområdet innebär en positiv möjlighet att tillföra området blandade funktioner och skapa önskvärda kopplingar mellan olika delar av Farsta. Samtidigt innebär det att ett antal avvägningar mellan olika intressen, som kommer att behöva studeras vidare i fortsatt planarbete.

## Befintlig bebyggelse

Teliaområdet uppfördes som förvaltningsbyggnader till Televerket som ett led i att placera en större arbetsplats i ABC-staden Farsta. Den västra delen av området, här kallat Vitsand, uppfördes 1962-68 och den östra delen, här kallat Mårbacka, 1966-69. Området har utöver sitt rent kulturhistoriska värde betydelse för Farstas identitet. De höga skivhusen med sina olikfärgade gavlar avtecknar sig som ett landmärke mot Nynäsvägen och Teliatornet syns på långt håll i stadsdelen.

De höga lamellhusen i Vitsand är i gott skick och bedöms lämpa sig väl för sin nuvarande användning. I dagsläget är emellertid intresset för kontorsetableringar i detta läge mycket lågt. En omvandling av Vitsand till huvudsakligen bostäder bedöms därför vara rimlig. Detta kan ske antingen genom ombyggnad och komplettering av befintliga hus eller genom att hela eller delar av området ersätts med ny bebyggelse. Bebyggelsen i Vitsand är grönklassad av stadsmuseet. Oavsett om byggnaderna ersätts eller omvandlas innebär det utmaningar när det gäller att förvalta det kulturhistoriska intresset och funktionen som landmärke. Byggnaderna ligger gavelställda och mycket bullerutsatt mot Nynäsvägen. Med bostäder i de befintliga byggnaderna kommer bulleravskärmande kompletterande bebyggelse



*Bild från Teliaområdet, Mårbacka (Sweco)*



*Flygvy över Teliaområdet, Vitsand*

och andra typer av bulleravskärmning att bli nödvändig.

Byggnaderna i Mårbacka är blåklassade, det vill säga att de har den högsta kulturhistoriska klassificeringen. Bebyggelsen utgörs av låga byggnadskroppar samlade kring ett flertal atrier. Totalt rymmer byggnaderna omkring 40 000 kvm kontor. Det höga kulturhistoriska värdet, tillsammans med byggnadernas flexibla disposition talar för att byggnaderna även fortsättningsvis till stor del används för verksamheter eller service, men även till exempel studentbostäder kan prövas. I Teliaområdet finns också ett antal

servicebyggnader, bland annat en matsal och en idrottshall. Dessa skulle kunna användas av till exempel en ny skola i området.

Hur områdets kulturhistoriska värden kan hanteras och vilka byggnader som kan rivras eller byggas om behöver föregås av en kulturhistorisk analys och konsekvensbeskrivning.

#### Ny bebyggelse

Ny bebyggelse föreslås tillkomma dels på parkeringsytor, dels som ersättning för byggnader som rivs. Tillkommande bebyggelse behöver förhålla sig till områdets kulturhistoriska värden, men

skall utgöra ett tydligt samtida tillägg. Bebyggelse kan också placeras så att den skärmar buller från Nynäsvägen.

Skalan på bebyggelsen kommer att studeras i fortsatt planarbete. Befintlig skala är en utgångspunkt, men en högre skala kan studeras till exempel i Vitsand där Teliatornet redan idag utgör ett viktigt landmärke.

#### Trafik och parkering

Som en del av planerna på att förlägga ett Livsmedelscentrum i Larsboda föreslås åtgärder längs Ågesta broväg, Mårbackagatan och Fryk-

dalsbacken, för att hantera ett större inslag av tung trafik. Föreslagna åtgärder rör bland annat utbyggnad av cykelbanor längs Mårbackagatan och Frykdalsbacken. Om fler bostäder planeras i Teliaområdet i anslutning till dessa gator bör den tunga trafiken i området beaktas. Möjligheten att studera nya trafiklösningar, till exempel att koncentrera den tunga trafiken till området närmast Nynäsvägen bör studeras i fortsatt arbete.

Utöver bebyggelsen finns stora obebyggda ytor som till största delen utgörs av parkering. Vid en utveckling av området föreslås att dessa ytor bebyggs och att parkering löses i garage under mark.

Att uppmärksamma i fortsatt planarbete:

- En omfattande kulturhistorisk analys bör tas fram, för att belysa konsekvenserna av olika exploateringsförslag.
- Påverkan från tung trafik till Larsboda verksamhetsområde/Livsmedelscentrum. Alternativa vägsträckningar till Larsboda verksamhetsområde.
- Möjligheten att bygga längs Ågesta broväg/Mårbackagatan.
- Buller och övrig påverkan från Väg 73
- Möjligheten att placera 1-2 grundskolor inom området.



*Idé till komplettering med ny bostadsbebyggelse i Teliaområdet, Mårbacka. Sweco architects.*



# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>49</b>
Stads- och landskapsbild	50
Kulturhistoriskt värdefulla miljöer	54
Naturmiljö	55
Vatten	56
Park, idrott och rekreation	56
Trafik	58
Skola och förskola	59
Näringsliv och handel	59
Miljö och hälsa	60
Bakomliggande beslut och dokument	61

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Följande kapitel är en sammanfattning av underlag och utredningar som huvudsakligen tagits fram utifrån programmets kärnområde - centrala Farsta. Dessa finns angivna som referenser sist i programmet. För de delar som omfattas av program för sambandet Högdalen-Farsta liksom program för Larsboda strand hänvisas till de underlag som tagits fram i samband med dessa programområden.

## Stads- och landskapsbild

### *Landskap och tidig bebyggelse*

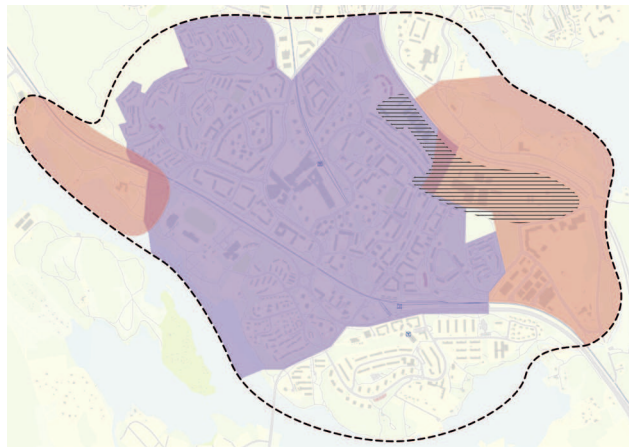
Farsta ligger i ett typiskt sprickdalslandskap med bergknallar omväxlande med lersediment. De storskaliga sprickdalarna i nordvästlig- sydostlig riktning ger en tydlig karaktär till landskapet. Dalarna bestod tidigare av åkermark medan det bergiga landskapet var skogklätt. Förkastningsbranter, bergsryggar, dalgångar och stränder utgör viktiga landformer.

Av Farstas tidiga bebyggelse finns endast ett fåtal hus bevarade. Äldst är Farsta gård från 1600- och 1700-talen, med anor från 1300-talet. Utmed

Magelungens strand finns några äldre villor från tidigt 1900-tal. Dessa är en kvarleva från planerna på att bygga Södertörns villastad i anknäring till tågförbindelser och tågstation i området under tidigt 1900-tal.

### *Stadsplanen*

Stadsbilden i Farsta präglas nästan helt av Markelius stadsplan från 1955 där Farsta utformades för att bli Stockholms andra distriktscentrum med tillgång till A-arbetsplatser, B-bostäder och C-centrum. Gestaltningen av 60-talsförorten Farsta var delvis en återgång till den tidiga modernismens arkitektur och planering. Bostadshu-



Karta över utredningar och planprogram. För lila område har underlag tagits fram till planprogram för Tyngdpunkt Farsta. Bruna områden omfattar tidigare programområden. Teliområdet (sträcket) har inte ingått i tidigare planeringsunderlag.



Foto från "Dälden" i riktning mot centrum. Ett fint exempel på "hus i park", med punkthus ritade av arkitekterna Backström och Reinius.



Farstavägen utanför centrum. Karaktäristiskt är de breda körbanorna, naturmarken längs vägen och punkthusen i fonden.

sen i Farsta är ofta renodlat modernistiska och är placerade i en blandning av öppna gårdar och fristående höghus, ”hus i park”.

I Farsta är det tydligt att topografin har fått spela en betydande roll vid stadsplanens framväxt. Bostadsbebyggelsen är placerad på de omgivande kullarna, uppförd i avgränsade grupper med omgivande förädlad naturmark, så kallad naturpark, för att ge orientering och nära rekreation. Sänkorna är avsatta för naturparker med gångstråk, skolor med idrottsplatser eller för större trafikleder. En modernistisk stadspark är anlagd i dalstråket strax norr om centrum.

Bilen har en framträdande roll. De större trafikstråken kan innebära infrastrukturella barriärer. Farstavägen, som är huvudgatan genom Farsta, har karaktär av landsväg. Gatustrukturen är slingrande och anpassad till topografin. Bebyggelsen relaterar till gatorna men är fritt placerad och följer höjdkurvorna. Närmast gatorna finns ofta smal parkmark med bevarad natur eller trädplantering, i gatukorsningar ofta bredkroniga ekar.

#### *Farsta centrum*

Farsta centrum är en kulturhistoriskt intressant helhetsmiljö där planform, markbehandling och byggnadsutformning samverkar. Centrumanläggningen, invigd 1960, var en betydelsefull del

i det nya Farsta. Den har en mycket särpräglad gestaltning med ett antal kvartersstora byggnader som var och en har ett eget fasaduttryck. De låga volymerna och dekorerade fasaderna kontrasterar skarpt mot de omkringliggande bostadsområdenas rena modernism. Centrumbyggnaderna ligger runt Farsta torg, som till formen är en efterbildning av piazza delle Erbe i Verona, Italien. Till skillnad från den italienska förlagan omges dock Farsta centrum av mycket stora, öppna parkeringsytor.



*Flygbild över Farsta centrum*

#### *Bostadsbebyggelse*

Från Farsta centrum och utåt har bostadsbebyggelsen grupperats med stegvis lägre höjder. Farstas centrala bebyggelse är storskalig. Centrum markeras genom två grupper om tre punkthus i 16-17 våningar och övriga byggnader är mellan 7-11 våningar. Den mellanstora yttre bebyggelsen består av lamellhus i 3-4 våningar. Närmast flerbostadshusen finns gräsmattor i en flytande övergång mot naturpark. De oregelbundet placerade husen har informella, ickeprivata, ofta

kuperade gårdar och siktlinjer mellan hus och genom portiker. Farstas perifera bebyggelse består främst av radhus med små trädgårdar och garagelängor. Den småskaliga bebyggelsen är placerad i grupper som omringas av skog eller naturslänter.

Bebyggelsen har anpassats till terrängens förutsättningar men också till en mer standardiserad byggt teknik, som fordrade långa, raka huskroppar eller rektangulära punkthus.

### Övrig bebyggelse

Närmast Nynäsvägen ligger TeliaSonera, Farstas största arbetsplats, med sina välkomponerade anläggningar och höga torn som landmärke. TeliaSonera kommer att lämna Farsta 2016 och byggnaderna kommer då i sin helhet att friställas. Farsta gård har bevarats vid Magelungen. Det omgivande öppna landskapsrummet används för rekreation. Där finns bad och idrottsplats och en anlagd strandpromenad.

Sedan 1980-talet har Farsta förtätats i mindre omfattning. Dessa tillägg har oftast placerats i tidigare obebyggda dalstråk, men även passats in i befintliga bebyggelsegrupper. Det rör sig främst om tätbebyggda enklaver på obebyggda tomter eller utbyggnad av daghemspaviljonger. Farsta Strands tunnelbanestation, vid Stieg Trenters torg, byggdes under 1990-talet. Längs Ågesta

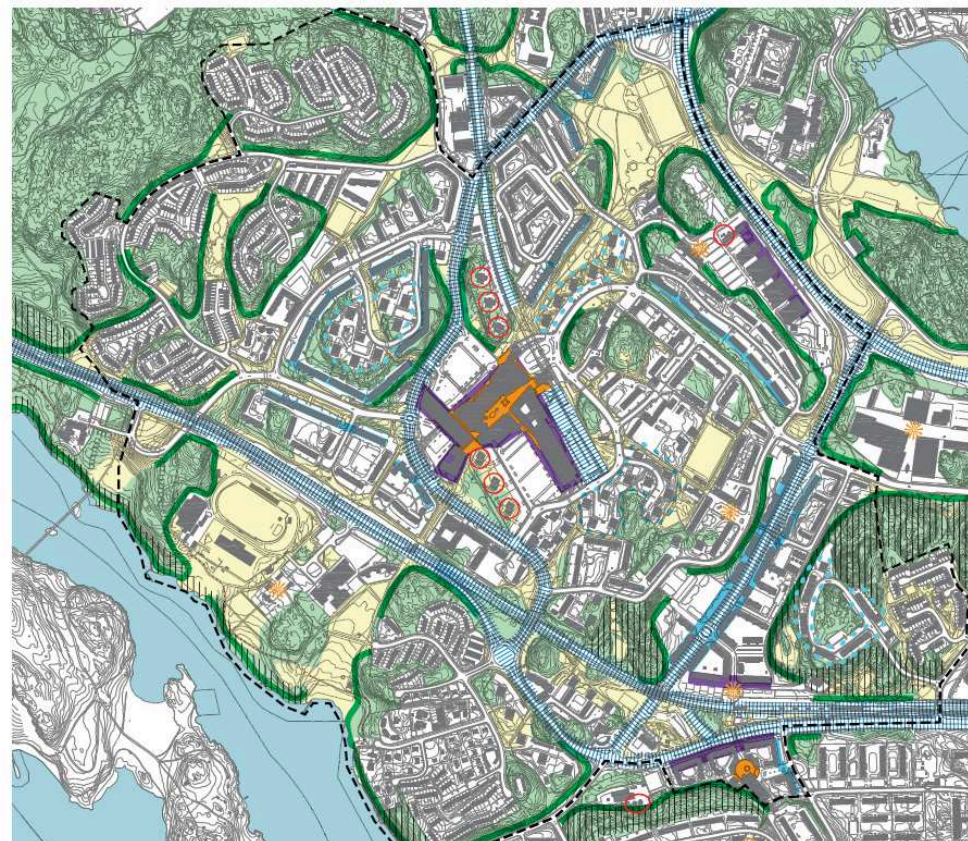
Broväg har skett en stor utbyggnad under senare tid som har mycket gemensamt med det sätt som programmet föreslår för andra gator i Farsta.

I landskapsanalysen utpekas ett antal landskapsrum och byggnader som bedöms ha allra högst stadsbildsmässigt värde. Till dessa hör några

markanta skogsslänter, till exempel vid Magelungens strand, området vid Farsta gård, Farsta centrum med de näraliggande punkthusgrupperna, Farstaängens dalgång samt Teliaområdet.

#### Stads- och landskapsbild

-  Sluten vegetationsyta
-  Öppen yta
-  Bebyggelsefront som utgör fondmotiv
-  Bebyggd front
-  Bebyggd fond i topografiska höjdlägen
-  Vegetationsfront längs slänter
-  Barriär
-  Landform enligt Sociotopkartan
-  Utblick vattenrum från strandpromenad
-  Landmärke
-  Platsbyggnad
-  Torg
-  Befintlig bebyggelse
-  Planerad bebyggelse/ under uppförande
-  Områdesgräns





### Storskalig bebyggelse

Farsta har till stor del en storskalig bebyggelse, ofta placerade på höjder som förstärker den höga skalan. De högsta husen, punkt- och skivhus, finns närmast centrum och är upp till sjutton våningar. Punkthusen är samlade i grupper och utgör ofta blickfång längs gatorna.



### Mellanstor bebyggelse – lamellhus

Lamellhusen som är i tre till fyra våningar ansluter direkt till parkliknande gårdar eller parkering. Byggnaderna är ofta utformade med garage i bottenvåningarna som ger slutna socklar mot gatan. Den topografiska anpassningen ger kuperade gårdar med sparad naturmark.



### Låg bebyggelse – radhus och villor

Den låga bebyggelsen utgörs främst av radhus med separata garagelängor och egen tomt som oftast vetter mot naturen. Närmast Magelungen finns friliggande villor från olika tidsepoker.



### Bebyggelseenklaver

Bebyggelsen är till stora delar indelad i enklaver. De olika enklaverna har ofta olika utseende, men inom enklaven har byggnaderna oftast en enhetlig utformning. Bebyggelsen är uppförd i tidstypisk modernistisk stil i tegel eller puts och det finns tydliga spår av naturmark på förgårdsmarker och inne på gårdarna.

## Kulturhistoriskt värdefulla miljöer

I Farsta finns områden som Stockholms stadsmuseum har identifierat som särskilt kulturhistoriskt värdefulla. Två av områdena har fått den högsta kulturhistoriska klassningen, blå. Det är TeliaSoneras byggnader i den södra delen, vid Mårbackagatan, samt Farsta gård. Klassningen innebär att fastigheterna och bebyggelsens kulturhistoriska värde motsvarar fordringar för byggnadsminne i kulturmiljölagen. Därutöver har ett större område i centrala Farsta också identifierats som särskilt kulturhistoriskt värdefullt. Det är Farsta centrum med den centrala delen av bostadsbebyggelsen. Här är såväl byggnaderna som den övergripande strukturen av särskilt kulturhistoriskt intresse då området utgör en viktig del i ABC-stadens grundidé.

Även området utmed Drevviken har ett stort kulturvärde. Området är naturskönt och rymmer kulturhistoriskt värdefulla Hökarängens gård, som utgör ett betydelsefullt inslag i landskapet. Här ligger också ett område med campingstugor, med ursprung i 1930-talet, som berättar om arbetarklassens fritidshistoria. Området runt Magelungens norra strand har också identifierats som ett värdefullt kulturlandskap. Här återfinns Farsta gård, men även fornlämningar, bland annat en runsten.



*Kulturhistoriskt intressant bebyggelse, stadsmuseets klassificering*

Utöver de utpekade och klassade områdena är Farsta som helhet ett intressant exempel på sin tids stadsplanering. Till berättelsen om Farsta hör idéen om ABC-staden, med sin förhållandevis storskaliga indelning mellan olika funktioner. Landskapets framträdande roll i stadsplanen, de väl tilltagna ytorna för biltrafiken och de tydliga bostadsenklaverna med inom sig likartad bebyggelse är också en del av detta.

Inom områden med byggnader som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla skall stor hänsyn tas till det som är tidstypiskt, såväl helhetsmiljön som de enskilda byggnadernas kulturhistoriska värde. Inte minst blir detta viktigt vid större förändringar, varför det ställer krav på ett tydligt förhållningssätt till den rådande planstrukturen och arkitekturen i relation till de nya tilläggen.

## Naturmiljö

Vegetationen inom programområdet består av kuperad mark med hållmarkstallskog på höjderna och ekdominerad blandskog i sluttningarna och i brynen ut mot öppen mark och bebyggelse. På den tidigare åker- och ängsmarken i dalarna finns idag gräsytor och parkmiljöer av olika slag, ofta med inslag av stora träd i form av tallar och ekar. I söder sluttar området ned mot Magelungens strand, där stränderna delvis är naturliga med ekdominerad blandskog och naturliga gräsmarker, och delvis har en mer parkartad karaktär.

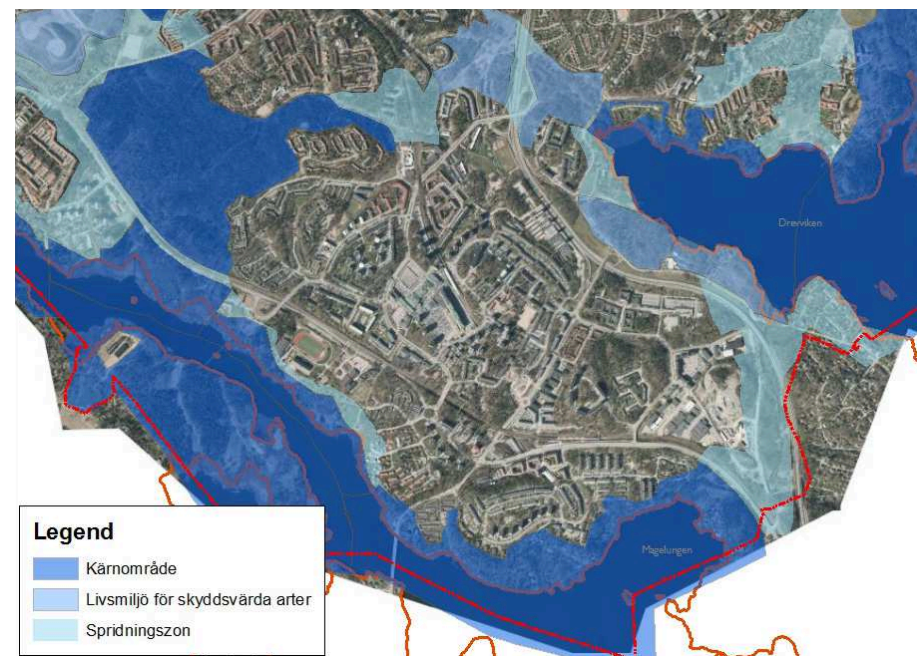
Farsta är till stora delar en grön stadsdel, där flera områden har höga naturvärden kopplade till Magelungens naturliga stränder och områdets variationsrika skogsmiljöer med inslag av gamla träd, främst av tall och ek. Dessa sammanhängande naturmiljöer och miljöer med gamla träd och skyddsvärda arter, har samtliga värderats som av mycket stort värde för natur och ekologi i Farsta. Detta motsvarar främst naturmiljöer av kommunalt värde, men även några områden av regionalt värde.

I programområdet finns utspridda ekmiljöer med höga naturvärden. För eklevande arter är det viktigt att det finns sammanhängande kärnområden och spridningskorridorer mellan dessa. En bild av dessa värden ger de kartor över habitat-

nätverk för ek som staden låtit ta fram. Från ett nationellt perspektiv är områden med gamla ekar ovanligt. Inom området finns också ett påtagligt inslag av värdefulla gamla tallar, något som är förhållandevis vanligt inom Stockholms söderort, men ovanligt i Sverige generellt sett.

I programrådets utkant sträcker sig grönområden som ingår i stadens ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO). Detta är områden som bedömts ha funktioner som är avgörande för ett långsiktigt bevarande och stärkande av

stadens biologiska mångfald. Dessa områden är i vissa delar även av regional och nationell betydelse. Exempelvis ingår de regionala ”gröna kilarna”, där Fagersjöskogen är en del av Hanvedenkilen. I ESBO ingår kärnområden, livsmiljöer för skyddsvärda arter, samt spridningszoner. Kärnområden är naturområden som är tillräckligt stora, sammanhängande och har sådana kvaliteter att flera arter kan ha förutsättningar att klara hela livscykeln inom området. Livsmiljöer för skyddsvärda arter har dokumenterad förekomst eller har goda förutsättningar för före-



ESBO - ekologiskt särskilt betydelsefulla områden

komst av skyddsvärda arter. Spridningszoner är områden där växters och djurs genetiska spridning och andra förflyttningar är möjliga. Enligt Stockholms miljöprogram 2012-2015 och Den gröna promenadstaden ska funktionerna i ESBO stärkas och utvecklas.

### Vatten

Dagvatten från programområdet leds till tre olika recipienter; Magelungen, Forsån och Drevviken. Dessa är alla klassade som vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv. Detta innebär för dessa recipienter att miljö kvalitetsnormen ”god ekologisk status” ska uppnås till år 2021 och ”god kemisk status” till 2015. Nuvarande ekologisk status är ”måttlig” och kemisk status är ”god” för samtliga. Vid exploatering bör man därför vara extra uppmärksam på att dagvattenhanteringen inom tillrinningsområdet inte medför att vattenkvaliteten i recipienterna försämras.

Magelungen är en av de största sjöarna i Stockholmsområdet och har stort natur- och rekreativvärde, med bland annat fiske, bad, båtsport och skridskoåkning. Sjön är övergödd, har höga halter av fosfor och kväve, litet siktdjup och höga halter klorofyll. Svavelväte förekommer i djupvattnet sommar och vinter. Algblomning är vanlig under sommaren.

Forsån är 1,4 km lång och rinner från sjön Ma-

gelungen till Drevviken. Forsån har stora natur- och friluftsvärden, och är det enda vattendraget i Stockholm där strömstare övervintrar. I Forsån finns också ett livskraftigt bestånd av signalkräfta och spår av bäver längs ån.

Drevviken är den största sjön i Tyresåns vattensystem och delas av Stockholm, Huddinge, Tyresö och Haninge kommuner. Drevviken består av en nordlig och en sydlig bassäng som förbinds av Trångsundet. Det största tillflödet till den norra bassängen kommer via Forsån från Magelungen. Frilufts- och naturvärdena är höga och sjön har ett rikt växt- och djurliv (fisk, fågel). Drevviken används bland annat för bad, båtsport, fiske och skridskoåkning. Sjön är övergödd, har mycket höga fosforhalter, höga kvävehalter och litet siktdjup. Algblomningar kan förekomma.



Strandpromenad längs Magelungen

### Park, idrott och rekreation

Grönområdena i Farsta består till största delen av naturmark i form av sparad skog. Strandzonen med strandpromenad längs Magelungen, Farstabadet, Farsta gård och Farsta IP ingår i Hanvedenkilen och lockar människor även från omgivande stadsdelar. Drevviken utgör en målpunkt i norr med Hökarängsbadet. Kopplingarna mellan centrala Farsta och strandområdena är otydliga, dåligt skyltade och man måste som gående passera större trafikleder.

Enligt Stockholms Parkprogramms mål för avstånd från boende till olika typer av park- och grönytor, har Farsta otillräcklig tillgång till större naturområden öster om Farsta centrum. Bäst tillgång har de västra delarna med närhet till Fagersjöskogen. Tillgången till stadsdelsparker är däremot tillgodosedd för boende i hela Farsta, med närhet till Farsta gård, Rödlöga, Farstaängen och Senoren.

Trots den goda tillgången på insprängd naturmark finns få ytor av mer omsorgsfullt iordningställd karaktär. Tillgången till olika typer av sociotoper, dvs parker av olika karaktär, är förhållandevis låg. Parkerna är generellt naturmarkspräglade, men har gångstråk och öppna ytor med lekplatser och sittgrupper. Bredkroniga ädellövträd och omgivande skogsklädda bergkanter ger upplevelser att vistas i helt gröna rum.



### *Lekplatser*

Farstaängen har en bemannad parklek, upprustad 2014. Det finns två större lekplatser: Klyftan vid Kristinehamnsgatan ner mot Ågesta Broväg och den före detta parkleken Västboda (nu omnämnd som Rödlöga) vid Värmlandsvägen. Utöver de allmänna lekplatserna finns små lekplatser i anslutning till bostadshusen. Familjebostäders lekplatser utnyttjas ofta av förskolor. I centrala Farsta och mot sjöarna saknas det lekplatser.

Farsta är en mycket kuperad stadsdel med berg och dalar men det råder ändå brist på pulkabackar. På Farstanäset, som är på utflyktsavstånd, finns Farstas enda riktigt stora och långa pulka-backe. Vid Nynäsvägen/Ågesta Broväg finns en backe som utnyttjas av förskolorna. Om denna plats behöver tas i anspråk för andra ändamål bör den ersättas.

En annan typ av vistelseytor som det finns behov av är aktivitetsytor och mötesplatser som riktar sig till ungdomar. De intervjuer som har gjorts med barn- och ungdomar visade på en brist på platser som tilltalade de större barnen.

### *Idrott*

Tillgången till bollplaner och övriga platser för idrott och rekreation är god i Farsta.

Vid Farsta IP finns en 11-manna konstgräsplan som kan delas upp i två 7-mannaplaner, rundbana med allvädersbeläggning, simhall, ishall, två sporthallar och utegym. I anslutning till idrottsplatsen finns även servering och grillplats och under vintern en skridskobana utomhus.

Vid Farstaängen finns en fullstor gräsplan och mindre grusplaner samt anläggningar för friidrott. Den grusade 11-mannaplanen vid Hästhagsskolan används av skolor och förskolor i området. Denna avses att ersättas med en aktivitetspark med en mindre bollplan.

Ett mindre idrottsområde med 7-manna konstgräsplan ligger vid fd Västboda skolgård norr om Forshagagatan. Utöver de större, bokningsbara bollplanerna finns två mindre bollplaner, sk kaninburar inom analysområdet.

Badplatser finns både vid Magelungen och Drevviken. Löpspår finns i Fagersjöskogen.



*Farstabadet*

## Trafik

### *Gång- och cykeltrafik*

Farsta är i huvudsak utformat med trafikseparering mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Det innebär att gång- och cykelnäten i Farsta till stora delar är av hög kvalitet och trafiksäkra men medför samtidigt att det är svårt att orientera sig till, från och i området. Farsta är dessutom kuperat, vilket förstärker gatornas barriäreffekt. Tillgängligheten brister på vissa sträckor, med stora lutningar och i vissa fall trappor mellan olika nivåer.

Det övergripande cykelnätet inom och förbi Farsta är huvudsakligen bra, men av varierande kvalitet. Pendlingsstråk passerar genom och förbi Farsta, längs Nynäsvägen och Ågesta Broväg i nordsydlig riktning och utmed Magelungsvägen i öst-västlig riktning. Huvudstråken genom Farsta utgörs av Farstavägen, Nykroppagatan och Pepparvägen. Dessa har varierad standard och saknar viktiga länkar. Bitvis saknas cykelbana helt och cykling sker där i blandtrafik. Detta rör framförallt kopplingen till Farsta centrum, exempelvis mellan huvudstråket längs Farstavägen och Farstaplan.

### *Biltrafik*

Farsta präglas av en bilorienterad planering där biltrafiken till stor del är separerad från oskyddade trafikanter med uppsamlingsgator och

huvudvägar. Huvudgatunätet i Farsta utgörs av Farstavägen, Nykroppagatan, Larsbodavägen och Ågesta Broväg. Dessa gator utgör viktiga kopplingar inom Farsta och mellan Nynäsvägen och Magelungsvägen för såväl gång-, cykel- som bil- och busstrafik.

Lokalt i Farsta finns inga större kapacitetsproblem på vägnätet. Kring in- och utfarterna vid centrum kan det uppstå fördröjningar i samband med helger då det är mycket trafikrörelser till och från centrum. Farsta nås från Nynäsvägen, väg 73 vid trafikplats Farsta i norr, trafikplats Larsboda i öster och trafikplats Trångsund i söder. På Nynäsvägen uppstår tidvis längre köbildningar i högtrafik vilket försämrar tillgängligheten med bil. Söder om Farsta går Magelungsvägen i östvästlig riktning och knyter samman Nynäsvägen med E14/E20 i väster.

Den tydliga inriktningen mot biltrafik präglar stadsbilden. I centrum finns ca 1800 parkeringsplatser, i huvudsak markparkeringar. Parkering till bostäderna löses till stor del längs gator, i markparkering på kvartersmark och i några fall i garage i bostadshusens bottenvåningar. Trots denna inriktning på bilismen i stadsstrukturen saknar fortfarande en majoritet av hushållen i Farsta bil (63 %).

### *Kollektivtrafik*

Farsta är väl försörjt med kollektivtrafik. Merparten av de befintliga bostäderna ligger inom 900 meter från spårbunden kollektivtrafik och utöver detta täcker lokalbussnätet in hela stadsdelen. Kollektivtrafiken är koncentrerad till två huvudnoder. I Farsta centrum finns tunnelbana och bussterminal med ett flertal busslinjer. I Farsta strand finns koppling mellan pendeltåg och tunnelbana samt ett antal busslinjer.

Belastningen på tunnelbanan är mycket hög. Då tunnelbanans Hagsåtrågren kopplas på en ny blå linje kommer det att frigöra kapacitet på tunnelbanan till Farsta, som kan ge tätare trafik. Pendeltåget har idag en låg kapacitet och låg tillförlitlighet på grund av gamla och överbelastade spår. När Citybanan öppnar 2017 kommer pendeltåget gå på egna spår genom centrala Stockholm och därmed ökar kapaciteten i hela nätet så att turtätheten kan ökas.

Brister i kollektivtrafiken handlar även om miljön runt stationerna. Bussterminalen på Kropplan är vare sig tillräckligt funktionell för en kapacitetsstark busstrafik, där mer plats till fler busslinjer måste kunna ordnas i framtiden, eller trafiksäkert utformad för de många trafikanter som blandas här. Miljön mellan tunnelbana och pendeltåg i Farsta strand kan tidvis upplevas som otrygg och otrivsam.

## Skola och förskola

Andelen barn i Farsta är relativt hög och väntas öka. Enligt stadens prognos kommer antalet barn att öka med 12 % till år 2021 och kommer då utgöra 24 % av befolkningen. Inom programområdet finns idag nitton förskolor och tolv familjedaghem.

För planering av förskolor i Farsta används riktvärdet 25 förskoleplatser per 100 lägenheter som tumregel. För grundskolor används riktvärdet 50 skolplatser per 100 lägenheter.

Då hänsyn inte tas till in- och utpendling av elever eller den långa utbyggnadsperioden i området behöver aktuella prognoser för elevunderlaget tas fram successivt och bedömningar av utbyggnadsbehovet göras utifrån rådande förutsättningar. En preliminär bedömning är att ytterligare ca 2200 grundskoleplatser kommer att krävas då hela tyngdpunkten är utbyggd enligt programförslaget. Delar av skolbehovet bedöms kunna lösas genom kapacitetsökningar i befintliga skolor.

Farsta gymnasium har avvecklats och omvandlas till grundskola för drygt 1000 elever hösten 2015.

## Näringsliv och handel

Ett av målen i Söderortsvisionen är ett arbetsplatstal om 0,9, vilket motsvarar ytterligare cirka 60 000 arbetsplatser i Söderort. Inom Tyngdpunkt Farsta blir det drygt 7 000 arbetsplatser baserat på 8 000 nya bostäder.

Samtidigt innebär TeliaSoneras flytt från Farsta att ca 3000 arbetstillfällen försvinner. Vård- och omsorgssektorn, byggsektorn samt hotell- och restaurangsektorn förväntas växa med cirka 1 000 personer vardera. Farsta är idag en attraktiv plats för lager och lätt industri. Utvecklingen i denna sektor berörs endast i liten omfattning av 8 000 nya bostäder, men är ändå ett viktigt inslag i ett växande Farsta. Etableras ett livsmedelscentrum i Larsboda förväntas det medföra cirka 1000 arbetsplatser.

### *Handel*

Farsta centrum är ett regionalt köpcentrum med söderorts största utbud av varor och tjänster, cirka 160 butiker och över 15 miljoner besökare årligen. Här finns offentliga aktörer, entreprenörer och är populärt bland besökare från närliggande stadsdelar och kommuner. Till följd av en kraftigt växande köpkraft hos regionens hushåll förväntas en ökande konsumtion bestå under överskådlig tid.

Utöver Farsta centrum finns livsmedelsbutiker och småskalig service framför allt i anslutning till pendeltåg och tunnelbanan i Farsta strand. Dessutom finns ett antal mindre butikslokaler i anslutning till Farstas bostadsområden.

### *Kontor*

Vad gäller kontorssysselsättning finns studier som visar att kontorsefterfrågan i Stockholmsregionen framförallt har riktats mot kontorsmiljöer med mycket god tillgänglighet och stort serviceutbud i form av handel och restauranger. Omvandlingen av Farsta centrum till en stadskärna ligger i linje med kontorsverksamheters lokalisering villkor. Att ersätta TeliaSoneras verksamhet med nya kontorsarbetsplatser inom Teliaområdet bedöms däremot vara mycket svårt.

### *Industri och lager*

I Larsboda finns lokaler för lätt industri, främst av icke-störande karaktär.

## Miljö och hälsa

### *Buller*

Längs stora delar av vägnätet och längs spårtrafiken inom programområdet är ljudnivåerna så höga att bostäder måste placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller klaras. Med omsorgsfull utformning av byggnaderna är det ofta möjligt att bygga bostäder med god ljudkvalitet på dessa platser. Vissa platser där bostäder föreslås utsätts för buller från flera håll och där är det extra viktigt att anpassa byggnaderna efter bullret.

Barn är extra känsliga för buller. Vid skolor och förskolor ska det därför alltid finnas tillgång till utevistelse på gård alternativt i närbelägen park/natur där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå klaras.

### *Luftföroreningar*

Luftkvaliteten inom programområdet är till största delen god, men längs Nynäsvägen är halterna relativt höga. Miljökvalitetsnormerna klaras inom hela området. Om ny bebyggelse planeras intill gator med mer än cirka 10 000 fordon per dygn kan luftföroreningshalterna dock förändras kraftigt, eftersom luftomblandningen då minskar. Luftföroreningar bör därför beaktas vid byggnation längs Nynäsvägen, Magelungsvägen, Farstavägen och Ågesta broväg.

### *Störningar från verksamheter*

Inom programområdet finns verksamheter som klassas som miljöfarliga verksamheter enligt miljöbalken, till exempel bensinstationer, avfallshantering, livsmedelsproduktion och oljecisterner. Vid exploatering på eller intill dessa platser ska miljöstörningar från verksamheterna beaktas. Även störningsrisker från transporter till verksamheten, samt lastning och lossning bör beaktas i tätbebyggda områden. Ett större område som riskerar orsaka störningar är Larsboda verksamhetsområde, där ett livsmedelscentrum planeras. Störande verksamheter ska flytta till denna plats i samband med att Slakthusområdet omvandlas till ett blandat bostadsområde. Bostäder planeras inte intill livsmedelscentret.

### *Markföroreningar*

Inom programområdet finns ett antal platser där markföroreningar konstaterats eller kan befaras på grund av tidigare markanvändning. Markföroreningar är generellt inget hinder för exploatering, men marken ska undersökas, riskbedömas, samt vid behov saneras. Även om marken tidigare är sanerad kan det bli aktuellt med ytterligare sanering om exploateringen innebär att markanvändningen förändras till en känsligare klass, till exempel från industrimark till bostadsområde.

### *Vibrationer*

Den byggnadsgeologiska kartan visar att lerjordar finns som en mosaik över hela programområdet. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Detta bör uppmärksammas vid planering av bostäder på lermark, så att det kan säkerställas att byggnaderna konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

### *Risk*

Risker förekommer främst utmed Nynäsvägen och järnvägen (Nynäsbanan) där det förekommer transporter med farligt gods. I närheten av bensinmackar, fjärrvärmeanläggningen vid Magelungsvägen samt inom industriområdena kan förekomma risker som behöver beaktas i fortsatt planarbete. Även tunnelbanan utgör ett riskobjekt med tanke på möjliga avåknings.

## BAKOMLIGGANDE BESLUT OCH DOKUMENT

Programmet för Farsta har sin utgångspunkt i ett antal olika styrdokument och planeringsunderlag, bland annat:

### Vision 2030

År 2007 antog kommunfullmäktige Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass. Dokumentet pekar ut riktningen för stadens utveckling mot 2030. Visionen lyfter fram följande tre teman:

- Stockholm ska vara en mångsidig stad som är rik på upplevelser
- Stockholm ska vara en innovativ och växande stad
- Stockholm ska vara en stad för medborgarna

### Söderortsvisionen

Söderortsvisionen är en vision för hela söderorts utveckling. Syftet är att förbättra och utveckla utbildning, näringsliv, arbetsmarknad, infrastruktur- och stadsbyggnad, renhållning, trygghet och formerna för delaktighet. Två huvudmål pekas ut: skapa bättre tvärförbindelser och fler arbetsplatser i söderort. Staden har satt som mål att Söderort ska öka med 60 000 arbetsplatser till 2030. I den utvecklingen spelar Farsta en viktig roll.

### Översiktsplanen – Promenadstaden

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, beskriver på vilket sätt Stockholm ska växa för att nå målen i Vision 2030. I Promenadstaden beskrivs fyra stadsutvecklingsstrategier, som är utgångspunkten för att nå hållbar tillväxt. Det handlar bland annat om satsningar på strategiska områden i centrala Stockholm, utveckling av närförort samt satsningar på tyngdpunkter och samband i ytterstaden i syfte att koppla samman staden på ett bättre sätt än idag.

### Den gröna promenadstaden

Den gröna promenadstaden är ett tematiskt tillägg till översiktsplanen och beskriver strategier för hur stadens parker och natur ska utvecklas. En huvudtanke i Den gröna promenadstaden är att det ska vara lätt och lockande att gå och cykla mellan vardagens viktiga platser. Genom att utveckla gröna promenader kan ett nät av offentliga rum byggas upp. Parker, torg, idrottsytor och naturområden kan länkas samman med varandra genom trädplanterade gator eller gångstråk.

### Arkitektur Stockholm

Arkitektur Stockholm är stadens första arkitekturstrategi. Den beskriver hur stadens vision och översiktsplan ska förverkligas. Strategin är uppdelad i fem teman: Staden, stadsrummet, stadsdelen, byggnaden och processen.

### Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin beskriver hur ett förändrat synsätt på resande och trafik kan skapa plats för de nya stockholmarna i den växande staden. Strategin har fyra huvudinriktningar:

- Mer plats till bussar och cyklister. Fler reserverade körfält ska prioriteras framför parkeringsplatser längs gatan.
- Trafiken ska bli mer pålitlig: det ska bli lättare att räkna ut ungefär hur lång tid en resa tar, oavsett färdväg.
- Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar: det kan handla om bättre belysning, bättre städning och snöröjning.
- Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet: satsningar på nya vägar och ny kollektivtrafik som avleder trafik från innerstaden.

### Miljöprogrammet

Stockholms miljöprogram för åren 2012 - 2015 anger sex delmål för att nå en hållbar utveckling. Stadsbyggnadsnämnden 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

### Farsta Large

Farsta Large (2010) var ett pilotprojekt med syfte att utifrån exemplet Farsta beskriva hur samverkan, organisation och ledning – urban management – kan se ut vid utveckling av de tyngdpunkter i ytterstaden som finns med i översiktsplanen. Inom projektet hölls tre workshops med olika teman, med brett deltagande från stadens förvaltningar och bolag, det lokala närings- och föreningslivet, bygg- och fastighetsbranschen med flera. Slutsatserna sammanfattades i en rapport med medskick till stadens organisation och branschen. Kärnan i budskapet är att det krävs helhetsperspektiv och långsiktighet i omvandlingen av Farsta. Ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet ska gå hand i hand och satsning på hård infrastruktur måste följas av satsningar på mjuk infrastruktur – skola, förskola och kultur.

### Stadsbyggnadsstrategier för Farsta

För att förverkliga Farsta som tyngdpunkt enligt Promenadstadens intentioner beslöt stadsbyggnadsnämnden 2012-03-29 att anta en stadsbyggnadsstrategi för Tyngdpunkt Farsta. I denna anges sex övergripande strategier:

- Kopplingar och samband
- Ett dynamiskt näringsliv
- Farsta centrum, en expansiv handels- och mötesplats
- Stockholms nav för idrott och hälsa
- Ett attraktivt boende
- Ett levande stadsliv

Varje övergripande strategi är indelad i ett antal konkretiseringar. Strategierna har använts som grund för arbetet med programmet.

### Pågående detaljplaner

Inom programområdet har stadsbyggnadsnämnden beslutat att inleda arbete med följande detaljplaner:

- Del av Nykroppagatan, Dnr: 2013-06730
- Del av kv Samsö mm, Dnr: 2011-16053
- Perstorp 1 mm, Dnr: 2013-20091

### Markanvisningar

Markanvisningar innebär att en byggherre får rätten att ensam förhandla med staden om upp-

låtelse av mark. Inför markanvisningar görs en tidig bedömning av platsens lämplighet för bebyggelse. Markanvisningar föregår ofta ett detaljplanearbete, då omfattning och innehåll i projektet studeras vidare. Den omfattning på bebyggelsen som anges bredvid respektive projekt är därmed en preliminär bedömning:

- Magelungens strand: 200/200 bostäder (Familjebostäder/Maxera)
- Nykroppagatan, kv HAMMARÖ: 130 bostäder (Familjebostäder)
- kv KORSÖ 3: 55 bostäder (Heba)
- Sunneplan: 130 bostäder (Familjebostäder)
- Karlsviks strand: 40 bostäder (SMÅA)
- Klockelund: 280 bostäder (delas av Folkhem, Bortrygg, Svenska Hem i Bromma, Wallenstam, Sundvalls, VEIDEKKE)
- kv Samsö: 260 bostäder (JM)

# KONSEKVENSER

<b>KONSEKVENSER</b>	<b>63</b>
Behovsbedömning	64
Kulturmiljö och stadsbild	64
Naturmiljö	65
Parker och rekreation	66
Strandskydd	66
Trafik och tillgänglighet	66
Barnkonsekvenser	66
Miljö och hälsa	66
Dagvatten	66
Teknisk försörjning	66

# KONSEKVENSER

Att bygga 8 000 bostäder i ett område med omkring 10 000 bostäder innebär stora konsekvenser. Konsekvensbeskrivningen av programförslaget fokuserar på generella och övergripande konsekvenser. För mer ingående konsekvenser hänvisas till utredningsunderlaget och de överlappande programmen för Larsboda strand och sambandet Högdalen-Farsta. De frågor som har störst betydelse för programmet är kulturmiljö, naturmiljö, rekreation, buller, risk samt dagvatten. Frågorna lyfts i programmet och kommer att studeras mer ingående i kommande detaljplaner.

## Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmet 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. I kommande detaljplaner kommer frågan om betydande miljöpåverkan prövas på nytt.

Programförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan enligt strategi 2, satsa på attraktiva tyngdpunkter. Programmet följer Den gröna promenadstadens intentioner och innehåller både upprustning av befintliga parker samt nya parker.

Programförslaget berör strandskydd längs Magelungen och Drevviken samt riksintressena Nynäsbanan och Nynäsvägen.

## Kulturmiljö och stadsbild

Programmet innebär en omfattande utveckling och förändring av Farstas grundläggande planeringsprinciper: idén om ABC-staden, landskaps framträdande roll samt den långt gångna trafiksepareringen med bilen i fokus. Avsikten med programförslaget är att den nya bebyggelsen skall vara ett tydligt avläsbart tillägg till stadsbilden, där befintliga kvalitéer tas till vara men inordnas i en ny kontext.

Konsekvensbeskrivningen av förslaget fokuserar på de övergripande frågorna, som berör Farsta som helhet. Några områden bedöms i sig medföra särskilt stora konsekvenser ur kulturmiljö- och stadsbildssynpunkt, som kommer att behöva studeras vidare i fortsatt planarbete: Farsta centrum, Teliaområdet och området vid Farsta gård.

## *ABC-staden Farsta*

Genom att omvandla Farsta till en tyngdpunkt förvaltas idén om ABC-stadens självständighet gentemot innerstaden. Däremot innebär programmet att funktionsuppdelningen luckras upp genom att bostäder och verksamheter integreras i högre grad. Några tydliga exempel är centrum som omvandlas till ett blandat område med bo-

städer och Sunneplan, där den befintliga butikslängan ersätts med ett bostadshus med lokaler i bottenvåningen. Ett tredje exempel är Teliaområdet som idag fungerar som ett slutet och renodlat verksamhetsområde men föreslås omvandlas till en stadsmiljö med en hög andel bostäder.

Ett levande och attraktivt centrum är en nödvändig del av idén med ABC-staden såväl som översiktsplanens tyngdpunkter. Programmet föreslår en utveckling av centrum efter dagens behov. Att utveckla centrum är således en del i att förvalta ABC-tanken. Samtidigt innebär denna utveckling en påverkan på centrumets ursprungliga bebyggelse. Tillägg av högre volymer runt centrum riskerar att konkurrera med befintliga vertikaler i stadsbilden. Att tillföra en ensam hög byggnad är ett tydligt avbrott från principerna för hög bebyggelse i Farsta, där punkthusen är grupperade i ensembler.

## *Stads- och landskapsbild*

Befintlig bebyggelse har anpassats till topografin genom att bebyggelsen antingen smyger sig längs med kullarnas höjdkurvor eller fungerar som utropstecken på höjdparter. Landskapet som utgångspunkt för stadsplanen omtolkas i ett nytt sammanhang, där gatan bitvis kommer att framhävas som det viktigaste offentliga rummet. Genom att tillföra ny bebyggelse i sammanhållna stråk kommer stora delar av Farsta att



behålla sin karaktär av hus-i-park. Den upplevda förändringen blir mest påtaglig för den som rör sig längs huvudgatorna.

Ny bebyggelse placeras ofta i direkt anslutning till gatan, för att skapa definierade och händelserika gaturum. Det bryter mot Farstas karaktär, där bebyggelsen ofta är snedställd mot gatan och det finns förgårdsmark och parkering mellan hus och gata. Stråken bildar en ny årsring med en egen identitet och en ny typologi med likartade hus avseende uttryck, förhållande till offentliga rum osv. Skalan på den tillkommande bebyggelsen – fem våningar i genomsnitt – avviker från den ursprungliga, som huvudsakligen består av lägre lamellhus och högre punkthus. Den nya bebyggelsen kan på vissa platser komma att dölja landmärken såsom punkthus på höjdparter. Orienterbarheten kommer i större utsträckning att relatera till gator, i stället för byggnader och landskapsformer.

Farstas bebyggelse- och gatustruktur är huvudsakligen vänd bort från sjöarna i syfte att bevara naturområden längs vattnet. Att bebygga dessa områden innebär ett avsteg från en av stadsplanens övergripande planeringsprinciper. Områdena närmast vattnet lämnas emellertid obebyggda och sjöarnas betydelse som gröna rekreativområden värnas. I och med att campingstugeområdet vid Drevviken föreslås ersättas med ny

bostadsbebyggelse försvinner ett viktigt inslag från 1930-talets arbetarklasshistoria. Liknande bebyggelse finns på Farstanäset.

Den föreslagna bebyggelsen vid Farsta gård innebär en kraftig förändring av hur miljön kommer att upplevas. Förslaget ska anpassas så att bebyggelsen bidrar till att sätta Farsta gård i ett sammanhang som beaktar dess kulturhistoriska värde.

Programmet innebär ett tydligt avbrott från Farstas ursprungliga principer för trafikplanering. Många utrymmen som har avsatts direkt eller indirekt för biltrafiken tas i anspråk för ny bebyggelse. Särskilt handlar det om parkeringsytor i centrum och längs de viktigaste huvudgatorna.

Trafikseparerade gator omvandlas till integrerade stadsrum. Gångtunnlar ersätts på några ställen med plankorsningar. Förändringen innebär stora konsekvenser för upplevelsen av stadsrummet och hur man rör sig genom området.

Genom dagens stora öppna parkeringsytor står centrum synligt från långt håll trots den låga skalan. Det är också en kulturhistoriskt viktig aspekt att kunna nalkas och angöra centrum med bil. Programförslaget innebär att det blir mindre påtagligt i stadsbilden.

## Naturmiljö

I några fall bedöms utvecklingen av Farsta till en attraktiv och effektiv tyngdpunkt förutsätta att värdefulla naturområden tas i anspråk för ny bebyggelse. Dessa områden finns framförallt vid stränderna, längs Farstavägen mellan Nykroppagatan och Forshagagatan och längs Nykroppagatan.

Programförslaget tar till stor del i anspråk naturmark som bedöms vara lågutnyttjad och utgör impedimentsytor i anslutning till trafikleder. Vissa av dessa ytor rymmer dock ekologiska värden. De största värdefulla naturområdena som berörs återfinns inom Magelungens strand och vid campingstugorna vid Drevviken, vilka båda omfattas av tidigare programarbeten.

Kompensation för naturmark som tas i anspråk ges genom inriktningen på det gröna i den nya bebyggelsen, anläggning av park, gatuträd och annan vegetation.

## Strandskydd

Programområdet omfattas av Magelungens, Drevvikens och Forsåns strandskydd. Programförslaget innebär att strandskyddet delvis behöver upphävas vid sjöarna Drevviken och Magelungen.

## Parker och rekreation

Programförslaget bedöms sammanlagt ha en positiv effekt på parker och rekreationsområden. Genom att omvandla trafikleder till urbana stråk förbättras förutsättningar för gång- och cykeltrafik. På så sätt skapas också bättre koppling till omgivande rekreationsområden. Inom programområdet kommer befintliga parkmiljöer att förädlas och utvecklas för klara en ökad belastning. Farstastråket skapar också bättre tillgänglighet till parker och naturområden vid sjöarna. Nya parker och gröna torg planeras vid Drevviken, Magelungen, Teliaområdet och i Farsta centrum.

## Trafik och tillgänglighet

Mängden trafik i området bedöms öka som följd av en ökad befolkningsmängd. Omvandlingen från bilförort till tyngdpunkt medför en miljö som är fördelaktig för den som väljer gång- cykel och kollektivtrafik istället för bil. Konsekvenser av ombyggnader, förändrade trafikflöden och trafikmängder studeras i en kommande trafikanalys.

## Barnkonsekvenser

Programmet medför en rad förbättringar för barn genom sitt tillskott av aktivitetsytor, förskolor, skolor, upprustning av parkmiljöer och Farstastråket. Eftersom barn inte kör bil innebär förslagets prioritering av gång- och cykeltrafik en förbättring ur barnsynpunkt. Det är viktigt att

säkerställa planeringen av skolor och förskolor för det förväntat växande antalet barn i området.

## Miljö och hälsa

### *Buller*

Trafikbullret i området kommer att öka längs de flesta vägarna trots att hastigheterna begränsas genom att Farsta blir mer urbant. Nya bostäder i bullerutsatta lägen planeras så att bostäderna får god ljudmiljö som helhet. Nya byggnader kan också placeras så att befintliga bostäder och utemiljöer skärmas från buller. Medveten planering kan minska hälsopåverkan från buller i området.

Mot Nynäsvägen planeras bullerskärmande åtgärder med hjälp av landskapsgestaltning, bullerplank, parkering och verksamhetslokaler. Eventuell bebyggelse på Farstaängen bedöms ge positiv påverkan på rekreationsytorna på Farstaängen ur bullersynpunkt.

### *Luftföroreningar*

Trafikmängden i området bedöms öka, vilket innebär att utsläpp av luftföroreningar kommer att öka. För att inte riskera att halterna av partiklar (PM10) och kvävedioxid ökar för mycket, måste luftföroreningsituationen beaktas vid planering längs de mer trafikerade vägarna Nynäsvägen, Magelungsvägen, Farstavägen och Ågesta broväg. Den fortsatta planeringen kommer att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna för

luft inte överskrids.

### *Störningar från verksamheter*

Risk för störningar från verksamheter ska förebyggas vid etablering av nya verksamheter intill bostäder eller nya bostäder intill verksamheter. Inom programområdet finns verksamheter som klassas som miljöfarliga enligt miljöbalken, till exempel bensinstationer, avfallshandling, livsmedelsproduktion och oljecisterner. Vid planering av bostäder på eller intill dessa platser ska miljöstörningar från verksamheterna förebyggas. Även störningsrisker från transporter till verksamheter, samt lastning och lossning bör förebyggas vid planering av bostäder. Ett större verksamhetsområde är Larsboda industriområde, där ett livsmedelscentrum planeras. I närheten av detta område är det speciellt viktigt att förebygga störningar, eftersom de verksamheter som planeras där är av sådan art att de kan orsaka störningar.

### *Markföroreningar*

Eventuella förekomster av markföroreningar identifieras och åtgärdas i samband med detaljplanläggning och exploatering av berörda områden.

### *Risk*

Länsstyrelsen rekommenderar att en riskanalys ska tas fram vid detaljplaner som ligger mindre

---

än 150 meter från transportled för farligt gods. För att möjliggöra bebyggelse intill Nynäsvägen, Mårbackagatan, pendeltågsspåren och tunnelbanespåren kan särskilda åtgärder bli nödvändiga för att minska risken.

### Dagvatten

Stadens dagvattenstrategi ska följas vid all nybyggnation och negativ påverkan på sjöar och vattendrag kommer därmed att förebyggas.

### Teknisk försörjning

Bostadsbyggandet kommer att anpassas efter de större ledningar och anläggningar som finns i Farsta. I samråd med ledningsägarna har man kunnat konstatera att den föreslagna bebyggelsen kan anpassas till befintligt nät på ett godtagbart sätt både tekniskt och ekonomiskt. Sophantering kommer att tas upp i det fortsatta arbetet, sopsugsanläggningar kommer att diskuteras till exempel för Farsta centrum.



# PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

<b>PROCESS OCH GENOMFÖRANDE</b>	<b>69</b>
Stadsbyggnadsprocessen	70
Fortsatt utredningsbehov	71
Genomförande	71
Utredningar och underlag	72
Medverkande	72

## Stadsbyggnadsprocessen

Planeringsprocesser följer sällan en rak och enkel linje. Nya planeringsförutsättningar tillkommer och påverkar de överväganden som görs under processen. Ambitionen är att planprogrammet skall förmedla en så tydlig grundidé att ett långsiktigt planeringsarbete kan ske, samtidigt som det finns en flexibilitet att möta framtida behov och önskemål.

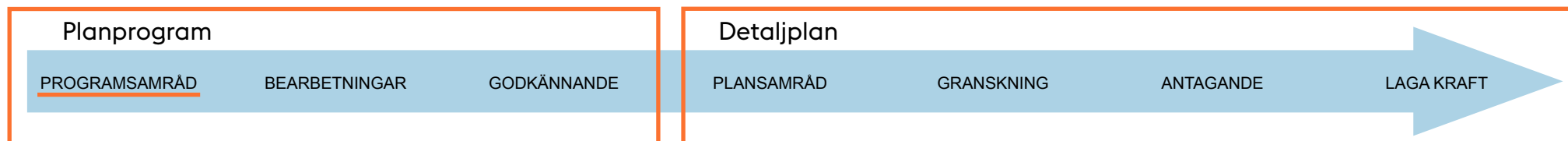
Parallellt med programarbetet pågår byggande och detaljplanering. Inom Farsta finns idag ett flertal markanvisade områden med förslag till kommande bebyggelse. Dessa har i möjligaste mån arbetats in i programförslaget. Samtidigt är

det angeläget att dessa delprojekt i den fortsatta planprocessen förhåller sig till programmets övergripande ambitioner och relaterar till den helhet som kommer att utgöra det framtida Farsta.

Programmet lägger en grund för var och enligt vilka övergripande principer bebyggelse kan tillkomma i Farsta. I den efterföljande processen skall programmets intentioner och ett genomförande med god kvalitet säkerställas. Under detaljplaneprocessen ges möjlighet att fördjupa förslagen och arbeta in nytt kunskapsunderlag. Då ges också möjlighet att få inblick i och lämna synpunkter på de olika förslagen.

Inför kommande detaljplanearbeten avses fördjupade, etappvisa stadsbyggnadsprinciper arbetas fram. I dessa kan områdesspecifika kvalitéer preciseras. Då det är möjligt skall dessa principer föregå markanvisningar, för att i ett tidigt skede tydliggöra platsens förutsättningar. Parallella arkitektskisser och tävlingar kan i flera fall vara ett bra sätt att belysa platsens möjligheter och uppnå hög kvalitet i projekten. Detta kan ske antingen som byggherretävlingar inför markanvisning eller som en utredningsform i uppstarten av ett planprojekt.

## PLANERINGSPROCESSEN



ÖVERGRIPANDE KONSEKVENsutredningar,  
TRAFIK-KULTUR-NATUR

MARKANVISNINGAR, PARALLELLA UPPDRAG

### Fortsatta utredningsbehov

Till grund för programförslaget har en mängd olika underlag tagits fram. Under arbetet med programmet har nya frågeställningar väckts, som inte helt fångats upp i planeringsunderlaget. Förslaget har bearbetats och omfattningen på programområdet ändrats, vilket gör att uppdaterat kunskapsunderlag och konsekvensbedömningar i vissa fall kan behöva arbetas fram.

I flera fall kan fördjupade konsekvensbeskrivningar arbetas fram i samband med de olika delprojekten i detaljplaneskedet. Det gäller till exempel frågor om buller och risk. Några övergripande studier avses dock genomföras inom ramen för programarbetet för att kunna arbetas in i den bearbetning av programmet som kommer att ske efter samråd:

- Uppdateringar av konsekvensbeskrivningar för natur- och kulturmiljö samt stads- och landskapsbild, som utgår från programförslaget och omfattar hela programområdet.
- Övergripande trafikanalys, där effekterna av tillkommande bebyggelse och föreslagna förändringar i gatustrukturen analyseras.

### Genomförande

Utbyggnaden av Farsta kommer att ske etappvis. Stadens utgifter för investering i allmän plats,

såsom gator, parker och övriga allmänna platser, ska finansieras med intäkter från upplåtelse av stadens mark till bostäder.

För att säkerställa att förskolor kan byggas ut i takt med det växande behovet, är det viktigt att planera in dessa samordnat med bostäderna.

Programförslaget för Farsta centrum har utarbetats i samarbete mellan staden och AtriumLjungberg, varvid även Trafikförvaltningen lämnat ett underlag. En fortsatt samverkan mellan dessa tre parter är nödvändig för att uppnå önskade mål för centrum. Genomförandet av en modernisering av det bildominerade Farsta centrum och en anpassning till det ökande antalet bostäder i Farsta kräver investeringar från alla berörda parter. En etappvis nybyggnad på Farsta centrums stora parkeringsplatser är nödvändig för att kunna erbjuda kundparkering under utbyggnadstiden. Utöver de garage som ersätter markparkeringarna behöver investeringar ske i bland annat ny bussterminal, cykelgarage och ett nytt torg i anslutning till tunnelbanan. En stor andel av stadens investeringar i Tyngdpunkt Farsta kommer att vara i och kring centrum.

Vid en jämn utbyggnadstakt fram till år 2030 kommer 400-500 lägenheter att vara inflyttningsklara i Farsta varje år.

I enlighet med stadens mål avses en procent av stadens investerade medel avsättas till konst på allmän plats i samarbete med Stockholm konst. Konstinvesteringar koncentreras till Farstastråket och kan med fördel kombineras med sociala värden såsom lek, umgänge och sittplatser.

## Utredningar och underlag

- Farsta – analys av tyngdpunkten, Spacescape, 2012-06-25
- Bebyggelsestrategi, Nyréns Arkitektkontor, 2013-09-17
- Barnkonsekvensanalys, Topia Landskapsarkitekter, 2013-10-25
- Handelsutredning, WSP, 2013-06-19 (konsekvensbeskrivning, 2013-09-27)
- Landskapsanalys (Stads- och landskapsbild samt natur, ekologi och rekreation), Nyréns arkitektkontor och Ekologigruppen, 2013-06-19 (konsekvensbeskrivning, 2013-10-30)
- Social miljöanalys, White, 2013-08-27 (konsekvensbeskrivning, 2013-10-25)
- Trafikutredning, Tyréns, 2013-04-17 (konsekvensbeskrivning, 2013-09-27)
- Antikvarisk förundersökning – Farsta centrum, Nyréns arkitektkontor, 2011-09-01
- Näringslivsutveckling i Farsta, Evidens, 2014-12-19

## Överlappande program:

- Program för sambandet Högdalen-Farsta, Dnr: 2010-06011, Stockholms stadsbyggnadskontor, godkänt 2012-03-29
- Program för Larsboda strand Dnr: 2007-04025, Stockholms stadsbyggnadskontor, godkänt 2010-06-30

## Medverkande

Programmet har tagits fram av stadsbyggnadskontoret genom:

Anna-Stina Bokander

Nils Sylwan

Christian Bleckman

Deltagande i projektgruppen från övriga förvaltningar:

Nils Tunving	Exploateringskontoret
Inger Åberg	Exploateringskontoret
Robin Billsjö	Exploateringskontoret
Christian Gorgis	Exploateringskontoret
Ulrika Jamesson	Exploateringskontoret
Nina Lindberg	Trafikkontoret
Katarina Kjellberg	Trafikkontoret
Anette Jansson	Miljöförvaltningen
Cecilia Rivard	Stadsdelsförvaltningen
Iris Birath	Stadsdelsförvaltningen
Thomas Kultti	Stadsdelsförvaltningen
Staffan Forsell	Samordnare Tyngdpunkt Farsta

Idékoncept för hela Farsta och planillustrationer har tagits fram av Nyréns.

Planstruktur och illustrationer i Farsta centrum: COBE/ SLA.





