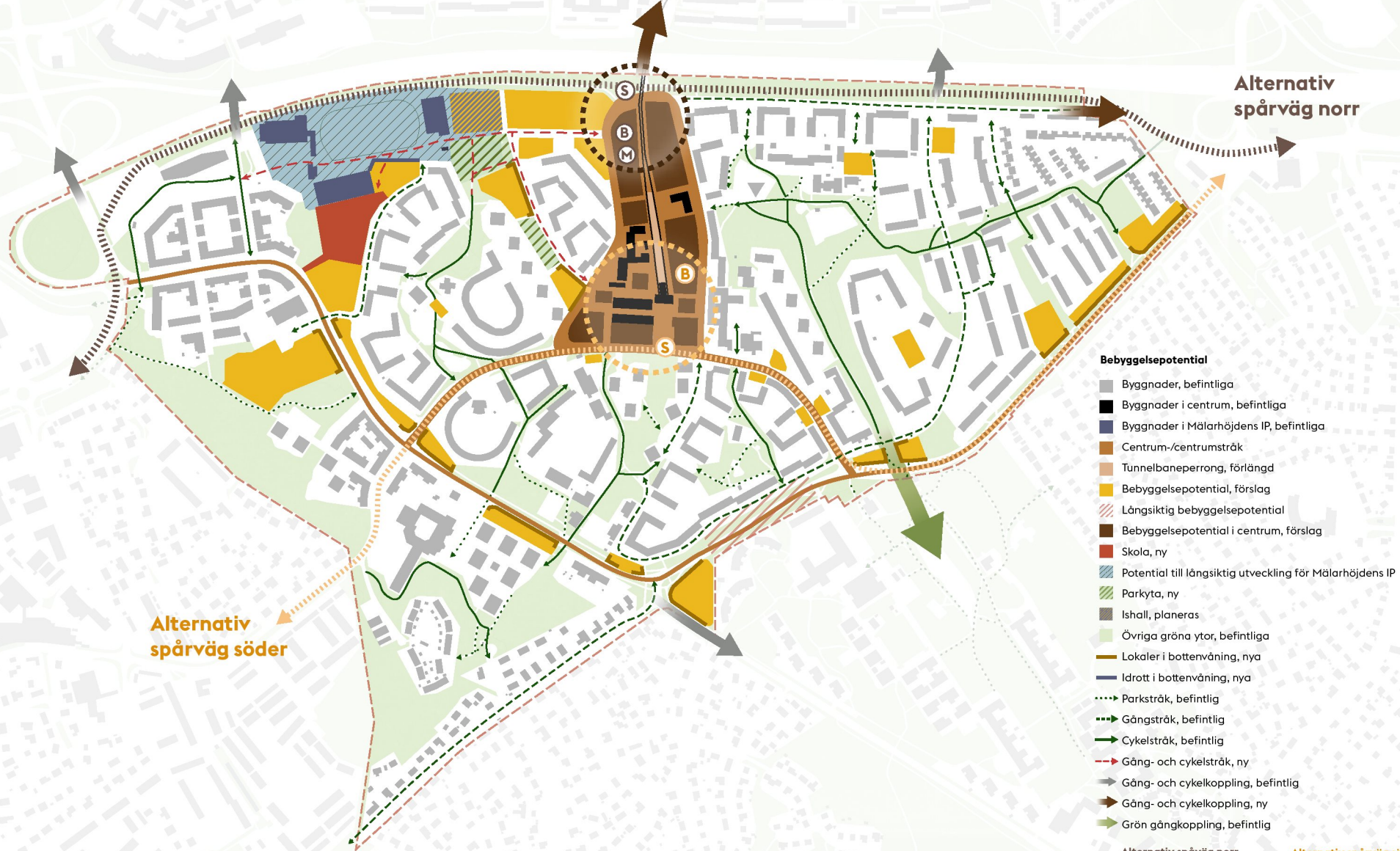


# Program för Fruängen

Samrådshandling september 2022  
Dnr 2019-14311





- Bebyggelsepotential**
- Byggnader, befintliga
  - Byggnader i centrum, befintliga
  - Byggnader i Mälardjupens IP, befintliga
  - Centrum-/centrumstråk
  - Tunnelbaneperrong, förlängd
  - Bebyggelsepotential, förslag
  - Långsiktig bebyggelsepotential
  - Bebyggelsepotential i centrum, förslag
  - Skola, ny
  - Potential till långsiktig utveckling för Mälardjupens IP
  - Parkyta, ny
  - Ishall, planeras
  - Övriga gröna ytor, befintliga
  - Lokaler i bottenvåning, nya
  - Idrott i bottenvåning, nya
  - Parkstråk, befintlig
  - Gångstråk, befintlig
  - Cykelstråk, befintlig
  - Gång- och cykelstråk, ny
  - Gång- och cykelkoppling, befintlig
  - Gång- och cykelkoppling, ny
  - Grön gångkoppling, befintlig
- Alternativ spårväg norr**
- Ⓢ Hållplats spårväg
  - ▬ Spårväg
  - Ⓑ Bussterminal
  - Ⓜ Mobilitetshus, utreds
  - ⊙ Bytespunkt
- Alternativ spårväg söder**
- Ⓢ Hållplats spårväg
  - ▬ Spårväg
  - Ⓑ Bussterminal
  - ⊙ Bytespunkt

Karta med föreslagen strukturplan för programområdet. I programarbetet har två alternativ för spårvägens dragning i Fruängen studerats. Utformning av ny bebyggelse kommer studeras vidare i efterföljande detaljplaner.



# Välkommen med synpunkter!

## Samrådet pågår 13 september - 25 oktober 2022

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till program som syftar till att utreda förutsättningar för stadsutveckling i Fruängen. Det innebär en omvandling med nya bostäder, arbetsplatser, mer service, plats för en ny skola, ny bytespunkt för kollektivtrafiken, nya gång- och cykelvägar samt utvecklade park- och torgrum.

Du kan få information om förslaget, ställa frågor och lämna synpunkter under programsamrätstiden.

### Se förslaget

Förslaget visas 13 september till 25 oktober 2022 på stadsbyggnadskontoret, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. På stadsbyggnads-expeditionen kan du få handlingarna utskrivna mot avgift. Förslaget visas också på Fruängens bibliotek, Fruängsgången 6.

Information om förslaget finns på [stockholm.se/detaljplaner](http://stockholm.se/detaljplaner). Sök på diarienummer 2019-14311. Följ programarbetet på [stockholm.se/detaljplaner](http://stockholm.se/detaljplaner) och [vaxer.stockholm.se](http://vaxer.stockholm.se).

### Samrådsmöten

Samrådsmöte i form av öppet hus hålls den 27 september 2022 klockan

17-19 i Kunskapsskolan, Ellen Keys gata 2. Stadens representanter kommer att finnas på plats för att berätta om förslaget, svara på frågor och ta emot synpunkter.

### Kontaktpersoner

- Anja Linna, stadsbyggnadskontoret, [anja.linna@stockholm.se](mailto:anja.linna@stockholm.se), 08-508 272 73
- Olga Holmström, exploateringskontoret, [olga.holmstrom@stockholm.se](mailto:olga.holmstrom@stockholm.se), 08-508 265 35
- Malin Berger, trafikkontoret, [malin.berger@stockholm.se](mailto:malin.berger@stockholm.se), 08-508 262 34

### Läs mer på webben:

[vaxer.stockholm/stadsutveckling-fruangen](http://vaxer.stockholm/stadsutveckling-fruangen)

[vaxer.stockholm/tema/stadsbyggnadsprocessen](http://vaxer.stockholm/tema/stadsbyggnadsprocessen)

### Synpunkter lämnas skriftligen senast 25 oktober 2022:

Skicka dina synpunkter via:

- [stockholm.se/detaljplaner](http://stockholm.se/detaljplaner), sök på diarienummer.
- E-post med diarienummer i ärenderaden till: [stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)
- Brev med diarienummer till: Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholm.

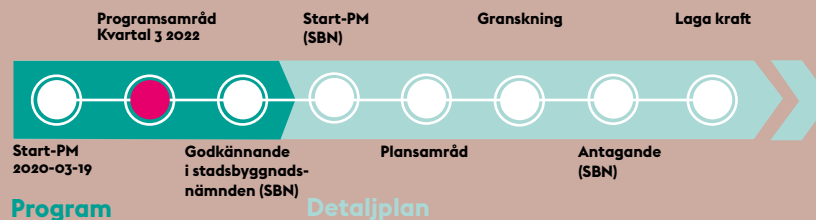
**Ange diarienummer 2019-14311**

### Stadsbyggnadsprocessen

Stadsbyggnadsprocessen innehåller många steg från idé till färdig byggnad. Först tas ett politiskt beslut (**start-PM**) i stadsbyggnadsnämnden (SBN) att börja studera hur en plats kan utvecklas. Sedan arbetar staden fram ett förslag som samråds med medborgare, sakägare, remissinstanser och intresseorganisationer, detta sker under **programsamråd**, **plansamråd** och **granskning**. Efter det antas planen av politikerna i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige och planen får **laga kraft**.

Ett **program** är ett dokument som upprättas för ett större område, som underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Programmet innebär en möjlighet för staden att på ett tidigt stadium lyfta frågor till diskussion. I det här programmet redovisas ett förslag till helhetsgrepp för utveckling av Fruängen. Fortsatt utveckling av området påbörjas i efterföljande detaljplaner som beslutas av SBN.

Programmet är framtaget i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret. Fokus för arbetet har legat på att utreda övergripande planeringsförutsättningar. Platsspecifika mål och strategier som ska ligga till grund för kommande detaljplaner har formulerats för en god helhetsutveckling av Fruängen. En digital dialog genomfördes tidigt i processen för att få in synpunkter och kunskap från boende och verksamma i Fruängen idag. Inför programsamrådet har initiala utredningar tagits fram för att ge en tydligare bild av platsens förutsättningar. Efter samrådet kommer inkomna synpunkter och förslag på ändringar redovisas för stadsbyggnadsnämnden, som sedan godkänner programmet.



# Sammanfattning

## Programförslaget innehåller:

- Cirka 1000 nya bostäder
- Cirka 800 nya arbetsplatser
- Ny skola
- Ny park
- Stärkta offentliga rum
- Utveckling av grönområden
- Ny bytespunkt för spårväg, buss och tunnelbana
- Centrumfunktioner och mer service

## Programförslagets mål:

- Koppla ihop och nå ut
- Låt det gröna vara en ledstjärna i utvecklingen
- Fler bostäder och mer stadsliv i centrum
- Möjliggör hållbara transporter

I programhandlingen formuleras mål och strategier för kommande stadsutveckling. Knäckfrågor identifieras och utreds. Dokumentet ska fungera som vägledning och underlag för beslut som fattas i kommande processer och projekt som sammantaget bidrar till utvecklingen i Fruängen. Programhandlingen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret.

**Programmets syfte** är att utreda förutsättningarna för stadsutveckling med nya bostäder, centrumfunktioner, ny placering av skola och utvecklade offentliga rum. Utvecklingen ska möjliggöra:

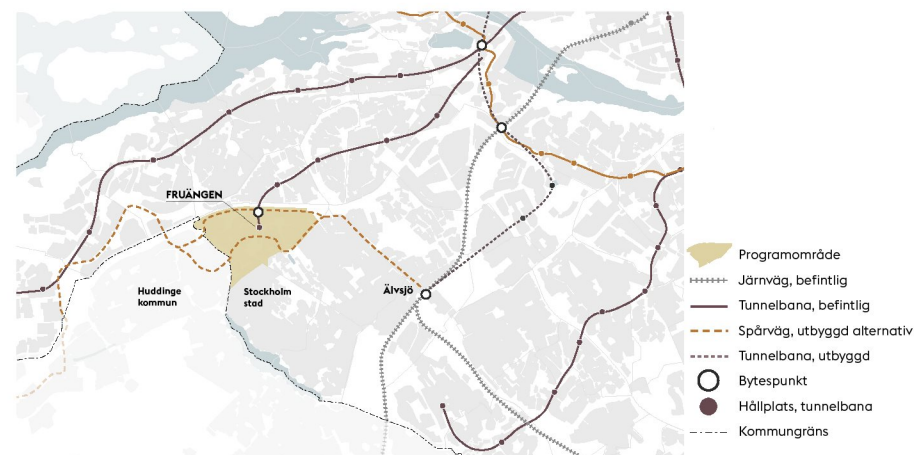
ett levande stadsliv i centrum en omvandling av befintlig vägstruktur till urbana stråk kantade med ny blandad bebyggelse starka kopplingar till Huddinge och omgivande stadsdelar. Möjlig utveckling av Fruängen ska studeras mot scenario om framtida dragningar av spårväg syd genom programområdet, med en ny bytespunkt till befintliga kollektivtrafikslag.

Under **planeringsförutsättningar** redogörs för stadens övergripande

strategiska dokument, samt bakgrund och information som är viktiga underlag för kommande stadsutveckling. Programområdet täcker in stadsdelsområdet för Fruängen avgränsat av E4/E20 i norr, Mickelsbergsvägen i sydost och kommungränsen till Huddinge i sydväst. Fruängen byggdes till stor del som tunnelbanestad från mitten av 1950-talet till tidigt 1960-tal. Stadsdelen utformades enligt efterkrigens planeringsideal med trafikseparering. Biltrafiken leds längs större matargator och når bostadsbebyggelsen genom säckgator. Gångnätet ligger ofta planskilt, i grönområden och centrum nås genom gångtunnlar.



Flygfoto över Fruängen sett norrifrån.



Lokaliseringskarta med markering av programområdet och de två alternativen för spårvägens dragning som studerats i programmet.





## Programmet visar på en potential för ny bebyggelse och grönska på tomträtt. Genomförandet av programmet på dessa fastigheter avgörs till stor del av befintliga tomträtthavares intresse och vilja till förändring.

### Programförslagets mål är att:

- stärka kopplingar till omgivningen
- låta Fruängens gröna värden vara stommen i kommande utveckling
- utveckla centrum med fler bostäder och mer stadsliv
- möjliggöra hållbara transporter med smidiga byten mellan tunnelbana, buss och spårväg.

### Vidare föreslås:

- Centrum utvecklas med en högre täthet och en karaktär som tillåts avvika från omgivningen.
- Förtätning på ytor för markparkering.
- Längs stadsdelens huvudgator eftersträvas tillägg med ny bebyggelse som stärker gatan som stadsrum med aktiva bottenvåningar, lokaler och entréer.
- Tillägg i övriga delar av Fruängens bostadsenkla förelås inordna sig i höjd, skala och typologi i befintlig struktur.
- Gång- och cykelnätet stärks och utvecklas med nya kopplingar.

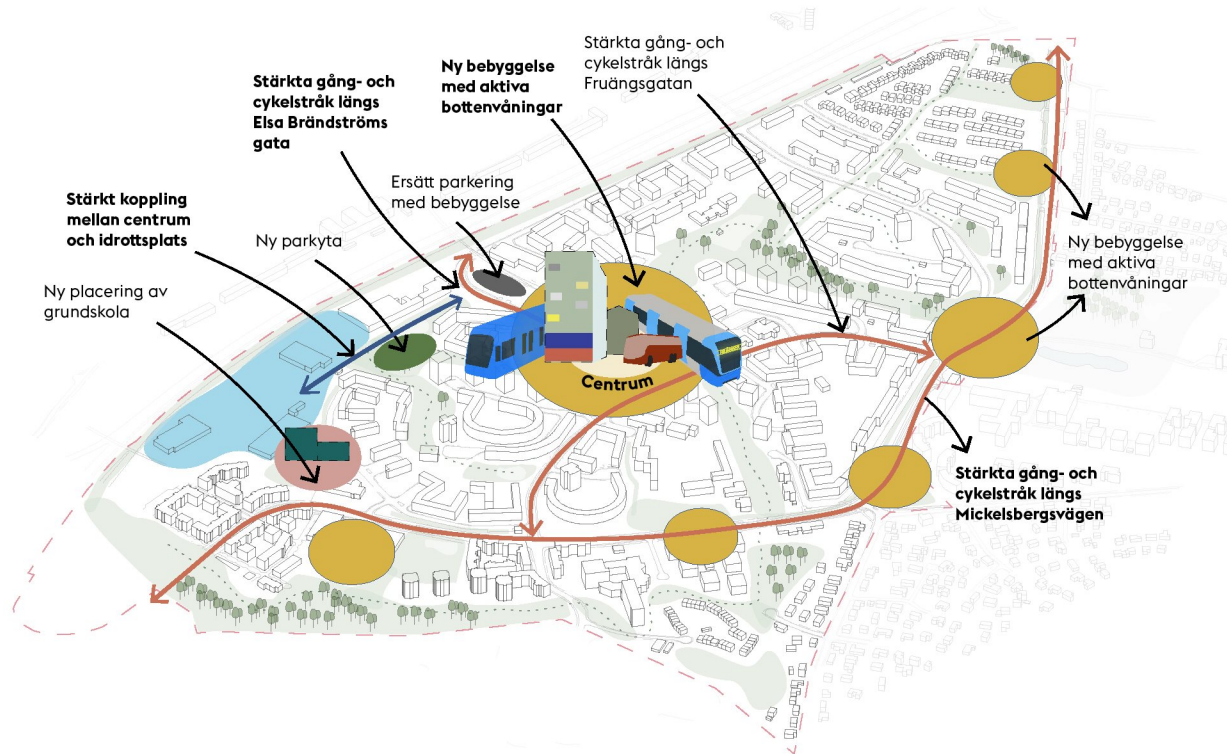
Programförslaget består av en **strukturplan** som redovisar var ny bebyggelse bör placeras och vilka kopplingar som behöver stärkas för att nå uppsatta mål. Ny bebyggelse placeras framförallt längs med

befintliga gator och i centrum.

Strukturplanen redovisar två alternativ för dragning av spårväg syd, en dragning längs med E4/E20 med ny bytespunkt i norra delen av Fruängens centrum och en dragning längs Mickelsbergsvägen, med bytespunkt på Fruängsgatan i södra centrum.

För att integrera centrum mer med omkringliggande områden, samt öka orienterbarheten mot Mälarhöjdens idrottsplats, föreslås en ny gata kantad av bebyggelse genom grönskråket från Elsa Brändströms gata. Parkstråket föreslås utvecklas med fokus på idrottsaktiviteter, och en ny parkyta föreslås intill IP.

Viss bebyggelse i centrum föreslås byggas om eller rivas för att ge överblick och öka orienterbarheten, få aktiva bottenvåningar och omvandla omgivande idag bildominerade trafikrum till stadsgator. Markparkeringar i centrum föreslås bebyggas. Ett nytt mobilitetshus kombinerat med bostäder föreslås för att göra det lättare att resa hållbart. Ny parkering föreslås i garage i ny bebyggelse. Det kollektivtrafiknära



Karta som illustrerar huvuddragen i programförslaget. Fruängens gröna värden är stommen i kommande utveckling. Kopplingar inom Fruängen och till omgivningen stärks. Centrum utvecklas med fler bostäder och mer stadsliv, och ges en högre täthet och karaktär som tillåts avvika från omgivningen. Förtätning på ytor för markparkering och längs med huvudgator uppmuntras. Hållbara transporter med smidiga byten mellan tunnelbana, buss och spårväg eftersträvas.

läget motiverar att viss parkering försvinner. Utöver den nya gatan i parkstråket föreslås befintliga grönområden och naturmark till största del bevaras.

Programmet visar på en potential för ny bebyggelse och grönska på tomträtt. Genomförandet av programmet på dessa fastigheter avgörs till stor del av befintliga tomträtthavares intresse och vilja till förändring.

I **konsekvensdelen** beskrivs

konsekvenserna för stadsbild, naturvärden och andra viktiga aspekter som påverkas av förslaget. Förslaget bedöms sammantaget inte medföra en betydande miljöpåverkan.

I avsnittet **medskick till kommande planläggning** beskrivs fastighetsrättsliga och tekniska frågor som behöver lösas i kommande process. Utöver framtagna utredningar krävs ytterligare övergripande utredningar för programområdet och på detaljplanenivå. Dessa redovisas också i programmets sista avsnitt.







# Innehåll

Inledande texter	Programförslag	Konsekvenser	Medskick till kommande planläggning
Uppdrag och inriktning .....6	Vision och målbild ..... 22	Stadsliv och stadsbild ..... 51	Fastighetsrättsliga frågor och arrenden.....57
<b>Planeringsförutsättningar</b>	Strukturplan .....26	Stads- och landskapsbild ..... 51	Markanvisningar .....57
Planeringsunderlag .....9	Låt det gröna vara en ledstjärna.....28	Service .....52	Tekniska frågor .....57
Vision 2040 .....9	Ny gata knyter samman centrum med idrottsplatsen.....27	Bostäder.....52	Ledningar.....57
Översiktsplan .....9	Utvecklade parkrum .....29	Trafik och gata .....52	Dagvatten och skyfall .....57
Regional utvecklingsplan.....9	Utvecklad entré till Långbro park...30	Parkering.....52	Grundläggning .....57
Spårväg syd.....9	Fler bostäder och mer stadsliv .....31	Hållbara transporter.....52	Infrastruktur .....57
Riksintressen ..... 10	Centrum .....31	Park- och grönstruktur .....53	Schaktning och sprängning.....57
Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum ..... 10	Mälärhöjdens IP och ny skoltomt ... 34	Jämställdhet och trygghet.....53	Ekonomi.....57
Markanvändning ..... 10	Ny placering av grundskola .....36	Kulturmiljö.....53	Tidplan.....57
Byggnadsordningen ..... 10	Långsiktig utveckling av Mälärhöjdens IP.....36	Miljö, hälsa och naturvärden ..... 54	Medverkande..... 58
Arkitekturpolicyn ..... 10	Mickelsbergvägen .....37	Naturvärden..... 54	
Förutsättningar ..... 11	Parkeringsstrategi .....38	Buller ..... 54	
Verksamheter och arbetsplatser..... 11	Möjliggör hållbara transporter..... 40	Luftföroreningar .....55	
Sociala och ekonomiska förutsättningar ..... 11	Bytespunkt söder ..... 42	Risk .....55	
Skolor och förskolor..... 11	Bytespunkt norr ..... 44	Markföroreningar .....55	
Service, kultur och idrott ..... 11	Koppla ihop och nå ut..... 48	Geoteknik.....55	
Boendes upplevelse ..... 12	Förbättrade gång- och cykelbanor 48	Dagvatten och skyfall .....55	
Stads- och landskapsbild ..... 14	Gångtunnlar ..... 48	Dagvatten .....55	
Fruängens historia och kulturmiljö . 14	Angöring och parkering ..... 48	Skyfall .....55	
Park och grönstruktur ..... 16			
Naturvärden..... 16			
Spridningssamband ..... 16			
Trafik .....17			
Miljö och hälsa..... 18			

# Uppdrag och inriktning

## Bakgrund

Fruängen har ett kollektivtrafiknära läge och utgör ett livfullt centrum för flera stadsdelar. Med planerad utbyggnad av spårväg syd och en ny bytespunkt för kollektivtrafiken stärks Fruängen som knutpunkt ytterligare. Vardagsnära natur och parkstråk, samt närheten till Långbroparken ger stora boendekvaliteter. Området har idag mycket markparkering, som bedöms kunna utvecklas med ny bebyggelse för en mer hållbar stadsmiljö. Den goda kollektivtrafiken, infrastrukturen och centrumfunktionerna ger Fruängen goda förutsättningar att kompletteras med ny bebyggelse som bidrar med stads-kvaliteter till området.

## Syfte

Programmets syfte är att utreda förutsättningarna för stadsutveckling i Fruängen med omkring 500 bostäder i centrum och ytterligare 500 i övriga stadsdelen, centrumfunktioner, arbetsplatser, ny placering för skola och utvecklade offentliga rum samt bytespunkt för olika kollektivtrafikslag. Programmet syftar till att identifiera och utreda knäckfrågor samt ta fram mål

och strategier som konkretiseras i efterföljande detaljplaner.

Programmet föreslår en utveckling av Fruängen som tar sin utgångspunkt i områdets befintliga kvaliteter, samtidigt som nya stads- och vistelsekvaliteter tillförs. Gatorna utvecklas med vistelsevärden och aktiva bottenvåningar, platsbildningar utvecklas och stråk för gående och cyklister stärks. Delar av befintlig bebyggelse i centrum föreslås byggas om eller rivas för att skapa orienterbarhet, fler vistelsevärden och mer stadsliv. Fler bostäder i ett attraktivt kollektivtrafikläge i centrum ger ett mer befolkat centrum dag- och nattetid, samt en större blandning av olika funktioner.

Programmets ledord för utveckling är att med utgångspunkt i lokala värden främja en hållbar stadsutveckling med mer liv i centrum och längs Fruängens gator. Stadsdelens gröna värden värnas till förmån för utveckling på parkeringsplatser och längs överstora trafikrum.

# ”

**med utgångspunkt i lokala värden främja en hållbar stadsutveckling med mer liv i centrum**

## Avgränsning

Programområdet omfattar ett cirka 130 hektar stort område och inrymmer Fruängen stadsdelsområde med avgränsning mot E4/E20 i norr, Mickelsbergsvägen i sydost och kommungränsen till Huddinge i väst. I öster angränsar programområdet till ett pågående planprogram för Mellanbergsstråket.

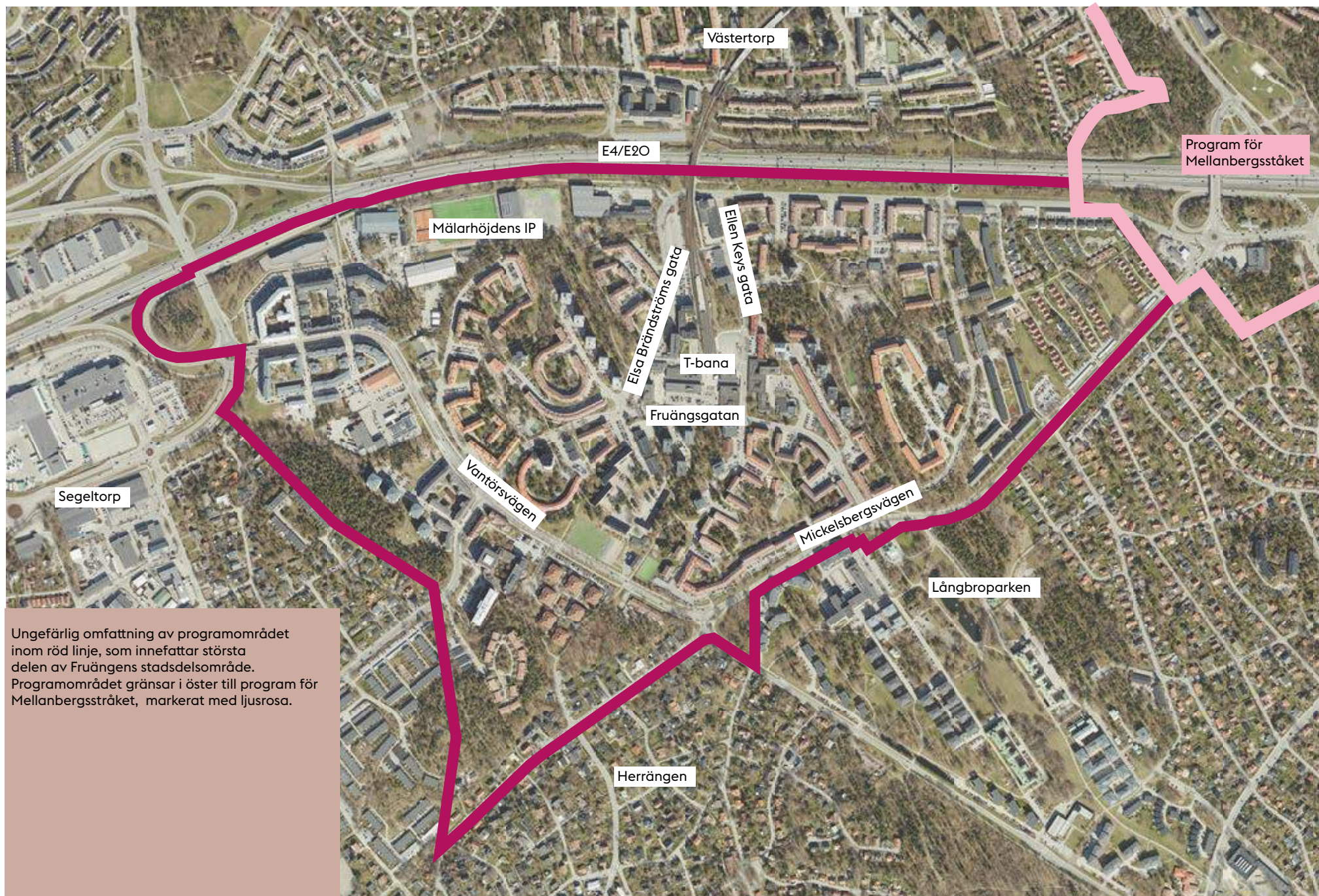
### Utredningar som legat till grund för programförslaget:

- Naturvärdesinventering
- Ekologisk spridningsutredning
- Parkeringsutredning
- Resultat från medborgardialog









Ungefärlig omfattning av programområdet inom röd linje, som innefattar största delen av Fruängens stadsdelsområde. Programområdet gränsar i öster till program för Mellanbergstråket, markerat med ljusrosa.



# Planeringsunderlag

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas.

## Vision 2040

Stadens vision syftar till att skapa ett Stockholm som håller samman, är klimatsmart samt är ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Ett centralt tema är att överbrygga sociala skillnader. För att nå visionen krävs både ett aktivt arbete inom staden, ett förstärkt samarbete med regionens aktörer samt en fördjupad dialog med stadens invånare och byggaktörer.

## Översiktsplan

Stockholms översiktsplan betonar att Stockholm ska växa som en tät, sammanhållen, klimatsmart och tålig stad där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med gång och cykel, och stödjer en kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik. Långsiktig stadsutvecklingspotential ska tillvaratas genom effektivt nyttjande av marken.

Översiktsplanen bedömer att Fruängen har goda möjligheter till stadsutveckling genom välplacerade tillägg. Centrala Fruängen är utpekad som centrum för flera stadsdelar och ska därmed vara lätt att ta sig till och erbjuda en mångfald av service i en trygg offentlig miljö.

Fruängen är bytespunkt för kollektivtrafik, framförallt mellan buss och tunnelbana. Genom utbyggnaden av spårväg syd kommer knutpunkten att växa ytterligare. Att utveckla bytespunkten med stadskvaliteter är viktigt för att göra det klimatsmarta kollektiva resandet attraktivt. Ett varierat utbud av service, handel och väl gestaltade platsbildningar och gator med vistelsekvaliteter är viktiga värden att utveckla och stärka. Den potential för kontor och arbetsplatser som finns ska tas tillvara. Fruängsgatan, Vantörsvägen och Mickelbergsvägen är viktiga för att stärka kopplingar



Karta: Utsnitt ur översiktsplanens stadsutvecklingskarta. Fruängen är markerat som stadsutvecklingsområde komplettering med goda möjligheter till stadsutveckling.

till omgivande stadsdelar inklusive Jakobslund-Smista i Huddinge. Att utveckla dessa med bebyggelse liksom med vistelsekvaliteter, bidrar till att skapa stadsgator av lokal karaktär i linje med översiktsplanen.

## Regional utvecklingsplan, RUF5 2050

RUF5 2050 är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential.

## Spårväg syd

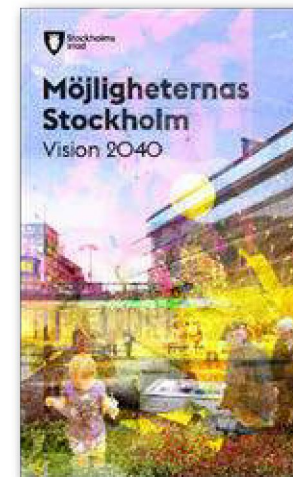
Region Stockholm studerar möjligheten att bygga spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö. Spårvägen planeras att passera Masmö, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen.

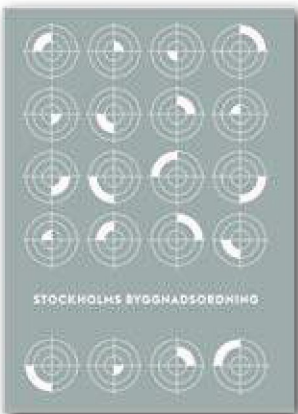
### Följande strategiska dokument ligger huvudsakligen till grund för programarbetet:

- Stockholms översiktsplan
  - Lokala utvecklingsmöjligheter
- Framkomlighetsstrategin och Strategi för offentliga rum inklusive underliggande planer bland annat:
  - Cykelplanen
  - Gångplanen
  - Stomnätsplanen
- Grönare Stockholm

### Se gällande detaljplaner

[etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/gallande-planer/sok-via-karta](http://etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/gallande-planer/sok-via-karta)



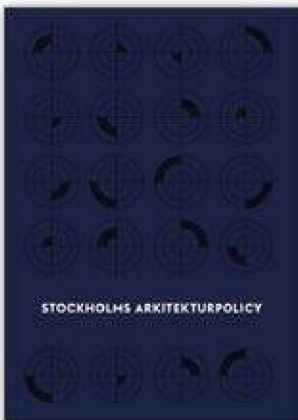


### Riksintressen

Programområdet berörs av riksintresse för kommunikation för E4/E20, beläget i områdets norra del.

### Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum

Strategierna beskriver hur utrymmet på stadens gator, torg och andra allmänna platser behöver omfördelas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och leveranser samt större behov av attraktiva offentliga miljöer. Gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik behöver prioriteras för att kunna förflytta fler människor och mer gods.

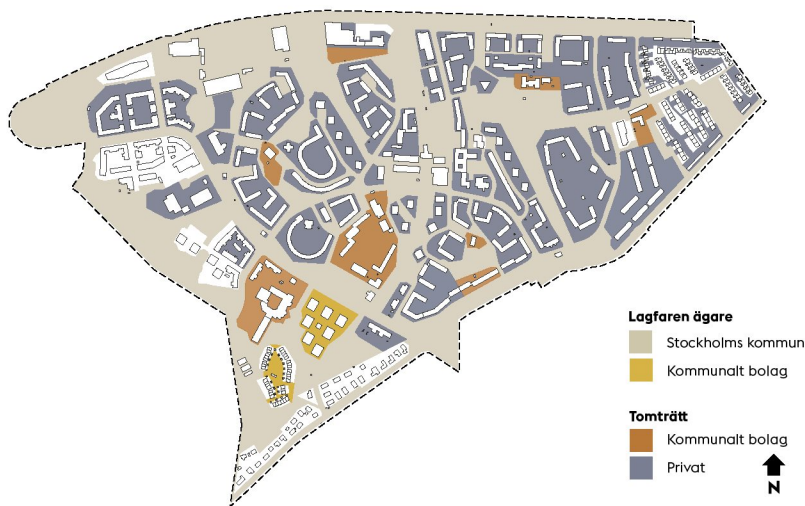


### Markanvändning

Inom programområdet finns cirka 50 gällande detaljplaner.

Största delen av programområdet är planlagd för bostäder. Stockholms stad är huvudsaklig markägare inom programområdet. Ungefär hälften av marken är dock upplåten med tomträtt, vilket begränsar stadens rådighet.

Programmet visar på en potential för ny bebyggelse även på tomträtt. Genomförandet av programmet på dessa fastigheter avgörs till stor del av befintliga tomträttsinnehavares intresse och vilja till förändring.



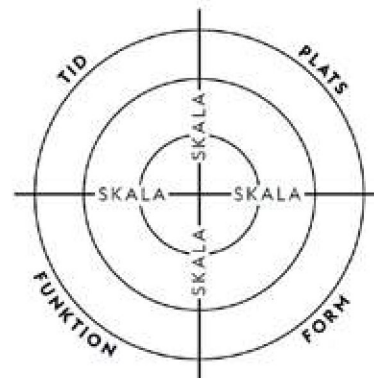
Karta: Markägoförhållanden i Fruängen. En stor del av marken upplåts med tomträtt.

### Byggnadsordningen

Byggnadsordningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att förtydliga helhetsbilden av staden och stärka förståelsen för Stockholms landskap, bebyggelse och olika karaktärer. Kunskap om Stockholm utgör en förutsättning och utgångspunkt för det som ska byggas.

### Arkitekturpolicy

Stockholms arkitekturpolicy berör planering i alla skalor, från den stora skalan, staden och området, liksom utformning av enskilda byggnader och dess detaljer, och skapar därmed förutsättningar för en väl gestaltad helhetsmiljö när staden växer. Policyn är ett samskapat dokument till Stockholms byggnadsordning.



Verktyg för stadens gestaltning bidrar till att formulera en arkitektonisk idé som ska stödja projekten genom alla faser.

### Byggnadsordningens vägledning för tunnelbanestad i urval:

Utveckla tunnelbanestäderna med utgångspunkt ur de centrala parkstråken och de gestaltningsmässigt sammanhållna husgrupperna. Beakta punkthusens skulpturala verkan i stadslandskapet.

Utforma nya byggnader inom befintlig struktur utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse. Utforma grupper av nya hus utifrån en sammanhållen gestaltningsidé.

Utforma kompletteringsbebyggelse i anslutning utifrån ett helhetsperspektiv. Beakta närliggande bebyggelse.

Utveckla lokala centrum och centrala stråk genom att komplettera med ny bebyggelse, verksamhetslokaler och arbetsplatser där så är möjligt.

Ta tillvara och utveckla den gröna karaktären med förgårdsmark i gaturummet och de centrala parkstråkens samband med omgivande grönstruktur som skapar ett nätverk av gröna promenader. Undvik parkeringsytor på förgårdsmark och bostadsgårdar.



# Förutsättningar

Fram till mitten på 1900-talet bestod marken i Fruängen av jordbruksmark. Stadsdelen byggdes till stor del år 1954-1959. År 1961 invigdes centrum och tunnelbanan ersatte spårvägen år 1964.

## Verksamheter och arbetsplatser

Knappt 2000 personer arbetar i Fruängen idag. Nästan hälften av alla sysselsatta i området jobbar inom utbildning, vård och omsorg eller hälso- och sjukvård. Handel och byggverksamheter är andra stora sektorer. De kontor som finns i området byggdes huvudsakligen på 1960- och 70-talet. Kontorsytorna är belägna i byggnader som samnyttjas med lager, logistik eller handel i Fruängens centrum.

## Sociala och ekonomiska förutsättningar

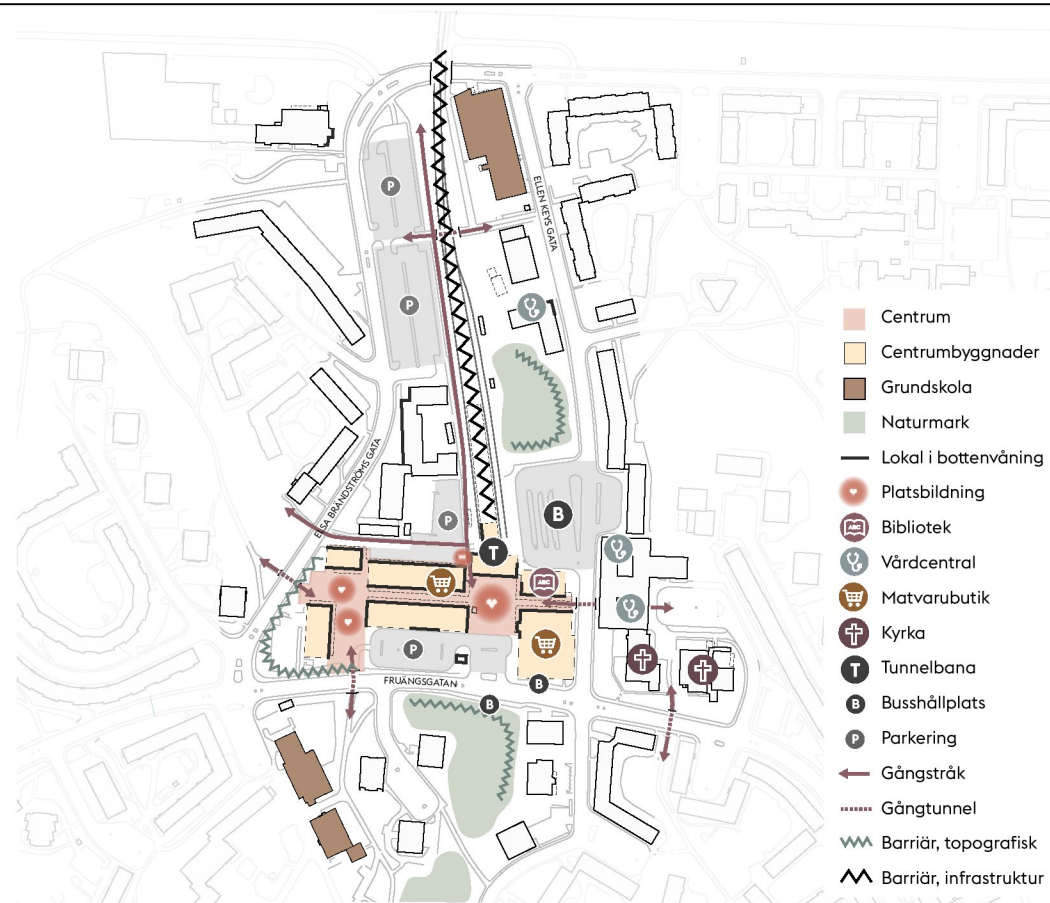
De flesta som bor i Fruängen idag bor i flerbilshus, varav en majoritet är bostadsrätter. Totalt bor det idag cirka 9700 personer i Fruängen, fördelat på drygt 5000 bostäder. Medelinkomsten är lägre än Stockholmssnittet. Andel förvärsarbetande är högre än snittet i staden.

## Skolor och förskolor

Fruängens skola är en grundskola för årskurs F-9 med cirka 650 elever, lokaliserad strax söder om centrum. Kunskapsskolan är en skola med cirka 600 elever i årskurs 6-9 och finns vid dags datum i en ombyggd industribyggnad öster om tunnelbanespåren, med tillfällig detaljplan. Ett av planprogrammets syften är att omlokalisera skolan inom programområdet. Det finns sex förskolor i stadsdelen, belägna intill park- och naturmark.

## Service, kultur och idrott

I centrum finns flera mataffärer, apotek, vårdcentral, bibliotek, systembolag, caféer och restauranger. Mälarhöjdens idrottsplats rymmer grusplan, konstgräsplan, utegym samt is-, gymnastik- och tennishall. Fruängens bollplan är en konstgräsplan belägen intill Vantörsvägen.



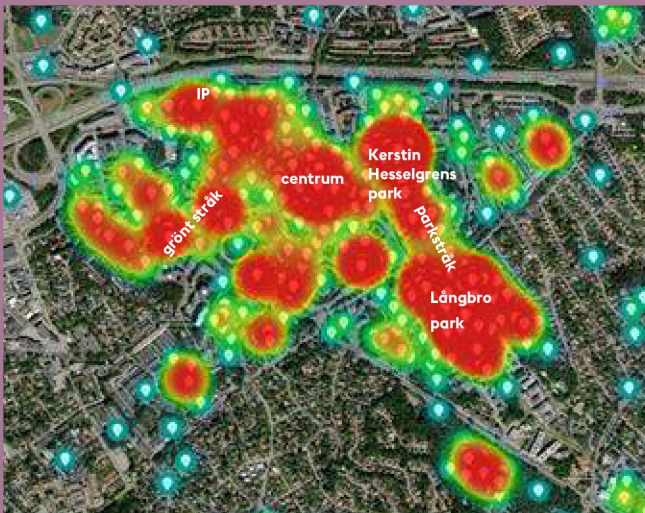
Nulägeskarta över centrum med offentliga rum, gångstråk, gångtunnlar och barriärer. De funktionsseparerade gångarna i centrum upplevs särskilt på kvällar och nätter som otrygga. Fruängen är slutstation för tunnelbanans röda linje och tunnelbanans sista del kantas idag av industribyggnader, stora markparkeringar och en bussterminal.

Planeringsförutsättningar

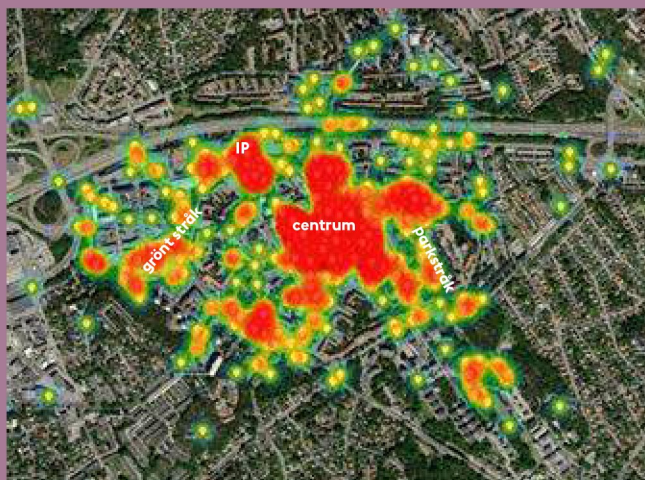
## Boendes upplevelse

I januari-februari 2021 genomfördes en enkät med hjälp av ett digitalt verktyg, för att samla in kunskap om hur platser och stråk i Fruängen används idag och hur de kan utvecklas. 1410 personer deltog i enkäten, de flesta boende i programområdet.

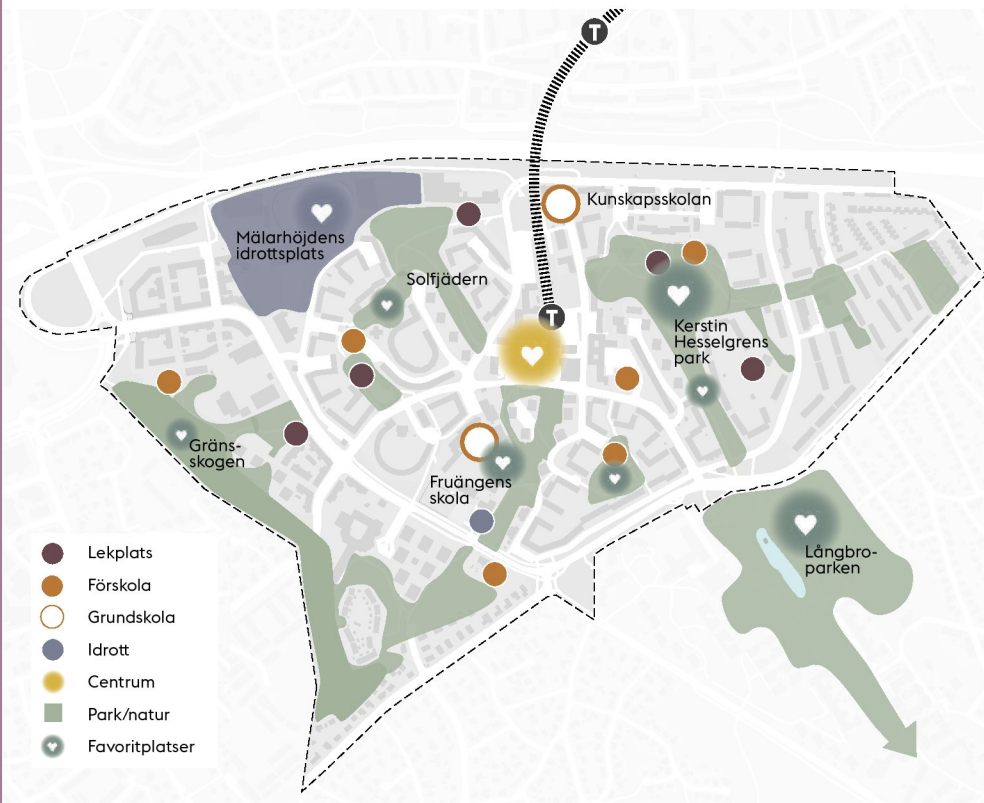
Många av favoritplatserna är parker, skogspartier, grönstråk och lekplatser. Många boende lyfter också centrum med sitt utbud av kollektivtrafik och butiker samt Mälärhöjdens idrottsplats som uppskattade platser. På frågan om vilka platser som upplevs som otrygga svarade många boende centrum och ytorna runt tunnelbanan och busstorget kvälls- och nattetid. Parkeringsytor och gator från centrum upplevs av många som ödsliga och otrygga, liksom grönstråk och parker kvälls- och nattetid. Gångtunnlar och passager med dålig uppsikt i centrum pekas ut som otrygga av flera.



Mest förekommande favoritplatser i enkätundersökningen.



Mest förekommande otrygga platser i enkätundersökningen.



Karta över några av Fruängens målpunkter, samt favoritplatser identifierade i en tidig dialog. Det finns ett behov av lokaler för det fria kulturlivet, scenkonst, samlingslokaler, ateljéer och parklek i stadsdelen.



“

Jag tycker att man ska bygga ut centrumet med bostäder och verksamhet ordentligt! Så att det blir en tillräckligt stor grupp människor som bor i dess direkta närhet för att skapa ett bra förortscentrum för dem som bor där...



Bildcollage med citat ur medborgardialogen. Bilden ska ses som en illustration av dialogen och inte som en visualisering av programförslaget.



### Värdebärande drag i Fruängen centrum:

Centrum har ett kulturhistoriskt värde som ett uttryck för modernismens sociala samhällsplanering. Övriga värden är:

En intim skala i en till två våningar, som avviker från omkringliggande bostadsbebyggelse.

Sekvenserna av offentliga rum och spelet mellan de öppna torgen och den mer slutna butiksgatan. Torgrummen och landskapsplaneringen med markbeläggning, belysning, naturstensmurar, planteringar och skulpturer.

### Värdefull bebyggelse och värdefulla områden i Fruängen:

Karaktärsskapande punkthus på höjderna runt centrum.

De hästskoformade lamellhusen i kvarteren Kamkoftan 1 och Parasollet 1.

Höghus med triangulär form på fastigheten Manikuristen 1.

Vårfrukyrkans ursprungliga delar med låga tegelbyggnader är skyddade som kyrkligt kulturminne.

Det före detta sjukhusområdet Långbro park, som programområdet gränsar till,

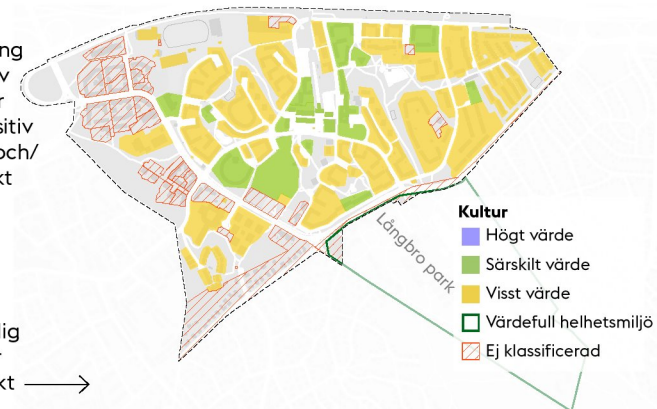


Fruängen försörjdes till en början med spårväg innan centrum och tunnelbanans slutstation stod klar år 1964. På fotot ses vändytan för spårvägen till vänster om tunnelbanan, som är under uppförande.

Stadsdelens namn, som härstammar från ett numera rivet torp på platsen, är anledningen till att alla gator är namngivna efter banbrytande kvinnor i svensk historia. På bilden till höger ses konstverket "Fruarna" av Willy Gordon från 1961 som finns i centrum.



Kulturförvaltningens kulturhistoriska klassificering av Fruängen. En stor del av bebyggelsen i Fruängen är gulklassad, och har en positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. En mindre del av bebyggelsen, inklusive centrum, är grönklassad, och är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Långbro park är utpekad som kulturhistoriskt värdefull miljö.



### Stads- och landskapsbild

I byggnadsordningen beskrivs Fruängen som tunnelbanestad. Karaktäristiskt för tunnelbanestaden är hur olika byggnadstypologier är lokaliserade till olika delar av området. Högre byggnader är placerade närmast den låga centrumanläggningen, med en successiv nedtrappning av skalan med rad- och kedjehus längre ut i stadsdelen. Lameller i tre till fyra våningar är placerade i grupper med öppna naturstråk mellan bebyggelsen. Højdryggar i landskapet är markerade med punkthus, orienterade i nordost-sydväst för att få största möjliga solljus till bostäderna.

1950-talsbebyggelsen, som dominerar Fruängen, är anpassad till den bitvis branta terrängen och är utförd i ljus puts med flacka tak. Grönskande gårdar och förgårdsmark är karaktäristiska för en stor del av området. Biltrafiken utgår från några större matargator och når bostadsbebyggelsen via säckgator.

Stadsdelen är till stora delar omgärdad av större vägar med E4/E20 i norr, Vantörsvägen i väst

och Mickelsbergsvägen i öst vilket gör att kontakten och kopplingen med omgivande grönområden och stadsdelar delvis begränsas. Framförallt E4/20 och tunnelbanans spårområde bildar barriärer.

### Fruängens historia och kulturmiljö

Stadsplanen för Fruängen utformades 1952 och bebyggelsen uppfördes i huvudsak under åren 1954-1959. Centrum invigdes 1961 och anpassades till ökad bilism med fler parkeringsplatser och större butiksytor. Låga butikshus, flera mindre torgplatser och den smala butiksgatan Fruängsgatan formar centrum. Det höga skivhuset till väster om tunnelbanestationen uppfördes för att markera centrum i stadsbilden. Stadsdelen utformades med efterkrigstidens stadsplaneideal med genomarbetad trafikseparering. Biltrafiken leds längs större matargator och når bostadsbebyggelsen genom säckgator. Centrumet nås med bil från omgivande ringgator. Det huvudsakliga nätet för gående ligger planskilt vilket gör det möjligt att nå centrum från flera håll



genom gångtunnlar utan att behöva korsa någon bilväg. Under 2000-talet har tillägg av ny bostadsbebyggelse gjorts i stadsdelens utkant med slutna kvarter längs gatorna och punkthus i kuperade lägen.

Det finns tre formlämningar i Fruängen, lokaliserade i områdets utkanter. RAÄ Brännkyrka 156:1 är belägen vid Mickelsbergsvägen och RAÄ Brännkyrka 146:1 samt 147:1 är belägna vid Elsa Brändströms gata och Gamla Södertäljevägen.



Flygfoto över Fruängen som visar områdets karaktäristiska stadsbild, med den låga centrumläggningen vid tunnelbanan, omgiven av punkthus och kopplade lameller i ljus puts. Ett sammanhängande nätverk av park- och naturmark omger bebyggelsen. Ytterkanterna av stadsdelen har nyare tillägg av bebyggelse. I västra Fruängen har det tillkommit en för stadsdelen ny typologi med högre bebyggelse i kvartersstruktur.





### Vad saknar du på allmänna platser i Fruängen idag? Exempel från medborgardialogen

Bättre belysning. Platser för aktiviteter, picknick och sommarutflyker. Fler parkbänkar för vila och kontemplation. Utegym, exempelvis vid Mälärhöjdens IP som ger mer rörelse i området. Löpbana med sågspån/bark. Fler och större hundrastgårdar. Café i Kerstin Hesselgrens park.

### Park och grönstruktur

De dominerande grönyrtorna i Fruängen består av parkmark, med vissa inslag av naturmark. Naturmarken består främst av skogsklädda partier med hällmarkstallskog och blandskog, som till stora delar är svårtillgänglig på grund av brant terräng, inhägnader och brist på entréer. Naturmark finns också bevarad mellan bebyggelse och

i slänter. Flera av parkerna är trädbevuxna med äldre tallar. Ett antal grönstråk med gång- och cykelvägar leder från centrum genom bostadsområdena ut i stadsdelen mot större natur- och parkområden som gränsskogen mot Huddinge kommun och Långbro park i sydväst. Möjligheten att röra sig längs gröna, skyddade stråk har lyfts som ett viktigt värde av flera

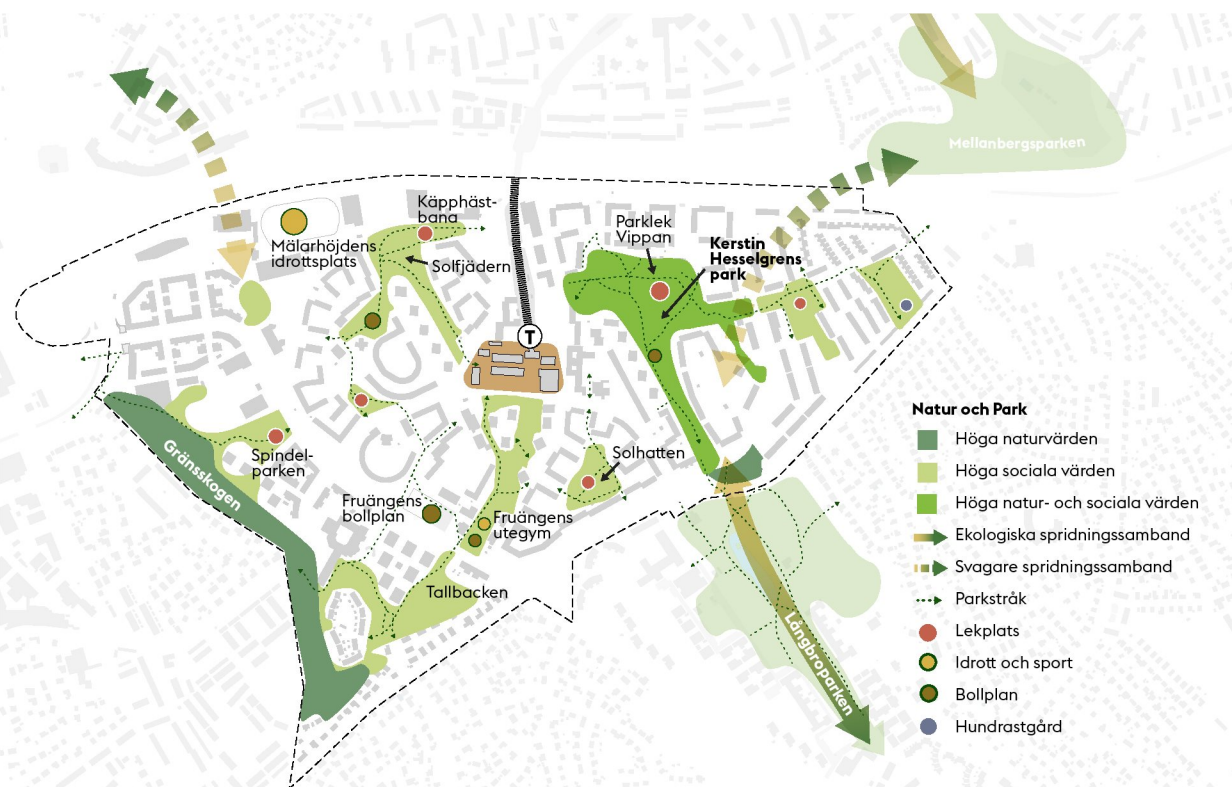
boende i medborgardialogen, även om det inte är så lätt att hitta. Det finns god tillgång till parker i Fruängen, men parkernas kvaliteter är relativt likartade. Den nordvästra delen av Fruängen har något sämre tillgång till parkmark. Kerstin Hesselgrens park är stadsdelens största park och har både sociala och ekologiska värden.

### Naturvärden

I genomförd naturvärdesinventering har naturmark med höga naturvärden och skyddsvärda arter inventerats. Områden med högt naturvärde utgörs av skogsmiljöer med många gamla träd, främst ekar och tallar och återfinns i Gränsskogen, i Kerstin Hesselgrens park samt i skogspartiet sydväst om Fruängsgården. I de centrala delarna av Fruängen återfinns miljöer med påtagligt eller visst naturvärde. Fruängen har gott om alléer längs gatorna som omfattas av biotopskydd. De flesta av dem har endast bedömts hysa ett visst naturvärde, eftersom träden är planterade efter att Fruängen började byggas på 1950-talet. 38 naturvärdsarter påträffades i genomförd inventering, varav flertalet är fågelarter. Groddjur förekommer i Långbro park, endast söder om Mickelsbergsvägen.

### Spridningssamband

Tillsammans med programarbetet för Mellanbergsstråket har en analys av ekologiska spridningssamband tagits fram. Det finns ett välfungerande spridningssamband av kommunal och regional vikt för ädellövsogarsarter som går från Rågsveds naturreservat i söder genom östra delarna av programområdet mot Mellanbergsparcken. E4/E20 utgör en barriär norrut. För barrskogarsarter finns det endast svaga spridningssamband.



Karta som redovisar Fruängens park- och naturmark, samt ekologiskt spridningssamband för ädelövsarter.



## Trafik

### Gång och cykel

Stockholms stads cykelplan pekar ut befintliga och föreslagna pendlingsstråk i staden. Norr om programområdet, parallellt med Södertäljevägen, finns ett primärt stråk för cykelpendling, mellan Vårby och Hornstull.

Stadens cykelplan pekar också ut huvudnät som är viktiga för cyklister som har målpunkter i olika stadsdelar. Stråken kopplar cykeltrafik mellan närliggande stadsdelar och knutpunkter. Stråken utgör även viktiga länkar till pendlingsstråken. Fruängens centrum omges av ett antal utpekade huvudcykelstråk som kopplar samman stadsdelen med pendlingscykelstråken som omger programområdet. Längs med flera gator saknas idag cykelbanor och många gator har smala gångbanor.

Kopplingar till omgivande stadsdelar är av varierande standard. Södertäljevägen bildar en barriär och har totalt fem broar där gående och cyklister kan passera.

### Trafiksäkerhet

Gatustrukturen i området kan ses som god för oskyddade trafikanter då det finns flera planskilda korsningar där oskyddade trafikanter helt separeras från fordonstrafiken.

På Elsa Brändströms gata, Fruängsga-

tan och de mindre vägarna i området sker cykling i blandtrafik, vilket innebär förhöjda risker och minskad trygghet för trafikanter, särskilt med hänsyn till att det finns flera skolor och förskolor i området.

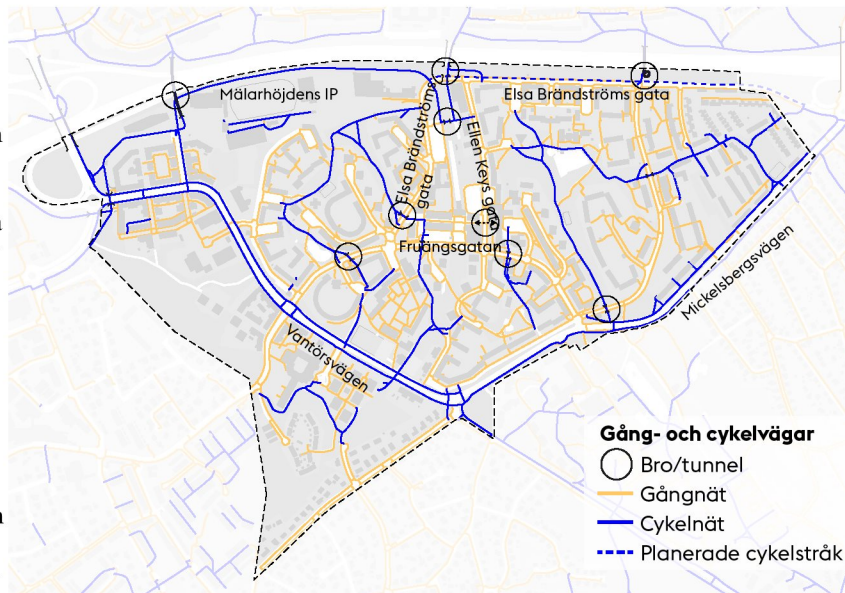
Körbanorna i området är överlag breda och det finns sträckor som uppmuntrar till högre hastigheter än de tillåtna.

### Orienterbarhet och trygghet

Tunnelbanan ligger på en högre nivå än Fruängens centrum och busstorget, vilket medför försämrad tillgänglighet och en svår orienterbarhet i området. Fruängens centrum kopplar till de omgivande bostadsområden via gång- och cykeltunnelarna under Fruängsgatan och Elsa Brändströms gata. Gångtunnelarna upplevs av många som mörka och otrygga.

Vad det gäller busstorget är det svårt för gående och cyklister att förstå var de får och ska röra sig. Busstorget upplevs också som otryggt då det är beläget på torgets baksida, vilket också bidrar till att det är svårt att hitta för de som inte känner till platsen.

I Fruängen består den primära bebyggelsen av bostäder, vilket medför att det är få lokaler som vetter ut mot gatorna i stadsdelen. Det innebär att området kan upplevas som otryggt till följd av att det är låg aktivitet längs med gatorna.



Karta med gång- och cykelvägar i Fruängen. Gångnät redovisas med gul linje och cykelnät med blå linje. Planerat cykelstråk längs Elsa Brändströms gata intill E4/E2O visas med blå streckad linje. Broar och gångtunnlar visas med svart cirkel.

### Kollektivtrafik

Fruängens centrum är en knutpunkt för kollektivtrafik där tunnelbana och bussar möts. Tunnelbanans röda linje 14 som sträcker sig till Mörby centrum har sin ändstation i Fruängen. Vidare trafikeras området av busslinjerna 163 och 173 längs med Fruängsgatan, Mickelsbergsvägen och Vantörsvägen samt 144, 703, 704 och 707 som angör vid busstorget i centrum.



En av stadsdelens gångtunnlar under Elsa Brändströms gata, mellan centrum och parkstråket som leder till Mälarhöjdens IP.

### Vad saknas i området idag? Resultat från medborgardialogen:

Bullerskydd mot E4/E2O. Bredare trottoarer. Fler gång- och cykelvägar. Fler cykelparkeringar. Mer effektiv användning av pendlarparkering. Korsningar upplevs som farliga och biltrafikens hastighet som hög.



### Sammanfattning parkering:

- en stor andel av parkeringarna nyttjas inte av boende i Fruängen och används av boende i angränsande stadsdelar.
- bilinnehavet i Fruängen är mindre än antal parkeringsplatser.

### Parkering

I Fruängen finns en stor andel markparkering, på både privat mark och allmän plats. Markparkeringen på allmän plats består av både gatuparkering och större ytor med parkeringsplatser. Utöver markparkeringen finns även parkering i garage. Totalt handlar det om cirka 2850 parkeringsplatser för bil.

Vid en inventering av hur markparkeringen används en söndagskväll i Fruängen framgår att 33% av parkeringen på privat mark är ledig och 15 % av den allmänna parkeringen. Parkeringssituationen en söndagskväll visar boendeparkering i området. Många väljer att parkera på allmän plats istället för på de privata markparkeringarna. Totalt finns 573 lediga parkeringsplatser vid inventeringen.

I Fruängen centrum finns två avgiftsbelagda parkeringsplatser som har mycket låg nyttjandegrad. Det finns även två parkeringar som är tidsreglerade på vardagar och lördagar vilka är halvfylla. I inventeringen av parkeringen i centrum konstateras att 38% av de parkerade bilarna tillhör personer som varken bor i eller besöker området. Exkluderas de två avgiftsbelagda parkeringarna är det så många som 50% av bilarna som tillhör personer som varken bor i eller besöker Fruängen. Sammantaget nyttjas en stor del av parkeringarna inte av boende i stadsdelen. Istället används den av boende i angränsande stadsdelar då parkeringen är gratis eller som pendlarparkering på grund av det goda kollektivtrafikläget.

Bilinnehavet bland boende i Fruängen idag är 0,47 bilar per hushåll (år 2020) och omfattar cirka 2400 bilar totalt. Sammantaget finns det alltså fler parkeringsplatser i stadsdelen än antalet bilar bland boende.

### Miljö och hälsa

#### Buller

Programområdet utsätts från buller från E4/E20, Vantörsvägen, Mickelsbergsvägen samt vissa lokalgator och tunnelbanan. Ljudnivån längs de större gatorna överskrider 60 dBA.

#### Luftkvalitet

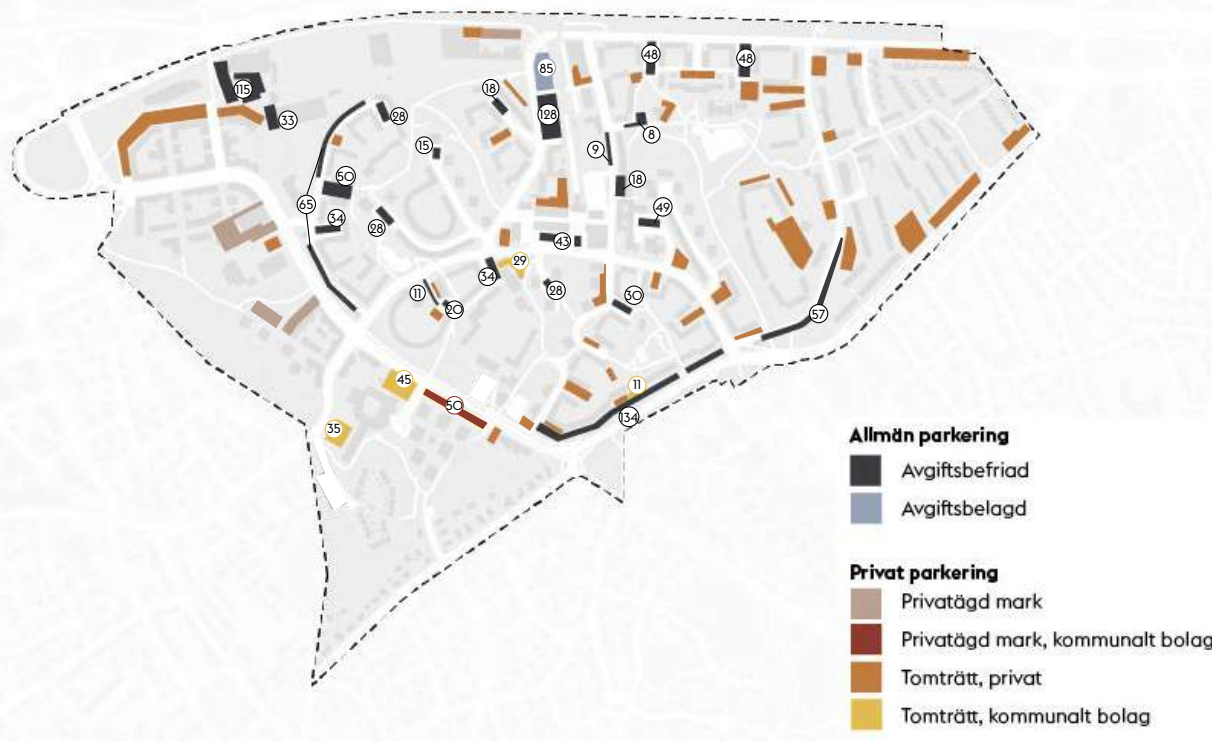
Miljö kvalitetsnormen för luft klaras för i stort sett hela programområdet. Luftkvaliteten påverkas framförallt av E4/E20 i norra delen av Fruängen. Halten av partiklar PM10 är 35-50 µg/m<sup>3</sup> (dygnsvärde). Nivåerna ska jämföras med miljö kvalitetsnormen 50 µg/m<sup>3</sup>. Halten av kväveoxid är 48-60 µg/m<sup>3</sup>, att jämföras med miljö kvalitetsnormen 60 µg/m<sup>3</sup>. Halterna av föroreningar ligger inom den övre utvärderingsströskeln för delarna närmast E4/E20. Halterna av kväveoxid och partiklar PM10 avtar med avståndet från Södertäljevägen.

#### Markföroreningar

Länsstyrelsen har identifierat ett antal potentiella förorenade områden i Fruängen, men det kan förekomma på fler platser.

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Programområdet ingår i Mälaren-Fiskarfjärdens och Strömmens tillrinningsområde. Dessa är vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljö kvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. För Mälaren-Fiskarfjärden är



Karta som visar befintlig bilparkering i Fruängen, uppdelat på allmän plats och privat mark. För allmän plats anges vilken parkering som är avgiftsbelagd samt avgiftsbefriad och antal parkeringsplatser för respektive yta.



den ekologiska statusen måttlig och för Strömmen otillfredsställande ekologisk status (VISS, 2020-03-06). Enligt miljökvalitetsnormen ska god ekologisk status uppnås till år 2027 för Mälaren-Fiskarfjärden och för Strömmen ska måttlig status uppnås till 2027.

### Dagvatten

Ledningsnätet för dagvatten leds för delar av området till reningsverk i Henriksdal och för delar av området till Mälaren - Fiskarfjärden. Programområdet består både av kombinerat och duplicerat dagvattensystem. Grundprincipen enligt stadens riktlinjer och hållbarhetskrav är att dagvatten som uppstår på kvartersmark eller allmän mark ska fördröjas och renas inom dessa respektive ytor, och dagvatten från parkeringsytor ska renas och fördröjas på eller i anslutning till dessa.

### Vattenskyddsområde / åtgärdsprogram

Delar av programområdet ligger inom sekundär skyddszon för östra Mälarens vattenskyddsområde. Här gäller skyddsföreskrifter som bland annat reglerar att hantering av hälso- och miljöfarliga ämnen och brandfarliga vätskor inte får ske om det kan innebära risk för vattenförorening. Lokala åtgärdsprogram som preciserar åtgärder för att nå god vattenstatus har ännu inte tagits fram för Strömmen eller Mälaren-Fiskarfjärden.

### Skyfall

Skyfallsmodellering för Stockholms stad visar att det idag finns flera platser inom programområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall.

### Farligt gods

E4/E20 är primärled för farligt gods. 8 meter från väggkant är individrisken oacceptabelt hög. Inom 30 meter från väggkant, så kallade ALARP-området, kan risken tolereras om alla rimliga åtgärder vidtas. Efter 30 meter anses risknivån vara acceptabelt låg. En exploatering inom ALARP-området leder till högre samhällsrisknivå, men när inte upp till en oacceptabelt hög nivå.

### Riskfylld verksamhet

Inom området finns tre bensinstationer, som kategoriseras som riskfylld verksamhet. Länsstyrelsen rekommenderar ett avstånd på 100 meter vid nybyggnation av bostäder.

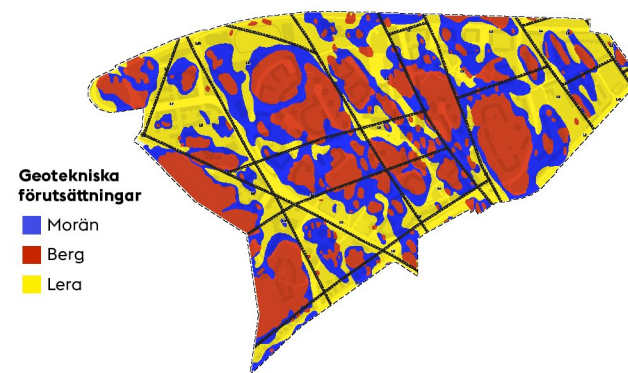
### Spårburen trafik

Urspårningsrisk finns från tunnelbanan. Att Fruängen är slutstation bedöms minska urspårningsrisken i sidled, också utifrån att spårområdet är upphöjt.

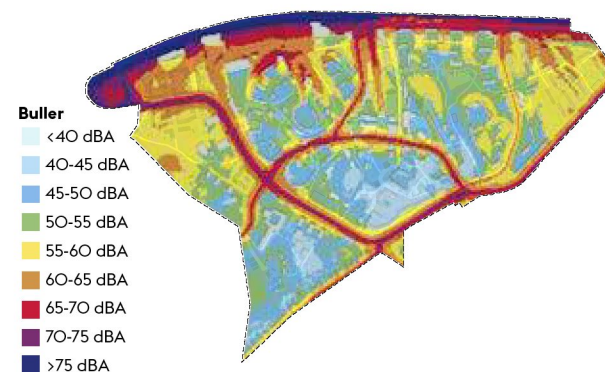
Samtliga planeringsförutsättningar som rör miljö och hälsa kommer utredas vidare i efterföljande detaljplaner. För fler övergripande utredningar som planeras för programområdet, se avsnitt Medskick till kommande planering.



Karta som visar tekniska avrinningsområden. Röda områden går till Strömmen via reningsverk, gröna områden går till Mälaren-Fiskarfjärden, blå område ingår i östra Mälarens vattenskyddsområde. Upphöjning av spårområdet är markerat.



Karta som visar övergripande geotekniska förutsättningar



Karta som visar ungefärliga ljudnivåer i programområdet



Karta med beräknade vattendjup enligt den översiktliga skyfallsmodellen för Stockholm stad, 2018

