



Handläggare: Anette Scheibe
Region Ytterstad
Markbyrå
Tel: 508 26149
anette.scheibe@gfk.stockholm.se

2002-07-27

Nils Tunving
Region Ytterstad
Markbyrå
Tel. 508 26149
nils.tunving@gfk.stockholm.se

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Redovisning av parallella uppdrag för att utveckla bostads- och arbetsplatsområden i stråket Älvsjö-Farsta

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen av de tre parallella uppdragen.
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att genomföra föreslagna studier rörande exploateringsfrågor, trafikleder samt natur- och landskap.
3. Gatu- och fastighetsnämnden anvisar mark för bostadsbebyggelse inom Högdalen till Familjebostäder och Seniorgården AB och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal.
4. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att, för kännedom, översända utlåtande och beslut till stadsbyggnadsnämnden, stadsdelsnämnderna i Hägersten, Älvsjö, Vantör och Farsta samt till vägverket och SL.

Olle Zetterberg

Gunnar Jensen
Tf.

Bilaga 1: Program för parallella uppdrag för förstudie av stråket Älvsjö – Farsta.
Bilaga 2: Stråket Älvsjö – Farsta, Nyréns arkitektkontor AB, utdrag ur.
Bilaga 3: Stråket Älvsjö – Farsta, White arkitekter, utdrag ur.
Bilaga 4: Förstudie stråket Älvsjö – Farsta. Sweco FFNS arkitektkontor AB, utdrag ur.
Bilaga 5: Sammanställning av trafikstruktur.

SAMMANFATTNING

Tjänsteutlåtandet redovisar tre parallella uppdrag som har utförts som en förstudie av hur stadsdelarna i stråket Älvsjö – Farsta kan utvecklas. Syftet med förstudien är främst att möta det ökande bostadsbehovet, men också att undersöka förutsättningarna för att åstadkomma arbetsplatser och attraktiva grönområden. Vidare föreslår kontoret inriktning för det fortsatta arbetet, samt vilka fördjupade utredningar kontoret vill gå vidare med. För att konkretisera syftet med att åstadkomma bostäder föreslår även kontoret en preliminär markreservation av ett område i Högdalen. Arbetet ligger i linje med söderortsvisionen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Stockholm stad har presenterat ett övergripande arbete om söderorts utveckling; Söderortsvisionen. Som en del av visionen utreder kontoret möjligheterna att utveckla stadsdelarna längs Magelungsvägen. För att kunna föra övergripande resonemang om bostäder, arbetsplatser, trafiklösningar, service och grönvärden har kontoret bedömt det som strategiskt att studera hela sträckan i ett sammanhang. Kontoret har samarbetat med stadsbyggnadskontoret genom fortlöpande utvärderingar och dialoger.

Kontoret har inlett arbetet med en förstudie. Förstudien har utförts som parallella uppdrag av Nyréns arkitektkontor AB, White arkitekter samt Sweco FFNS arkitektkontor AB. Förstudien påbörjades i december 2001 och redovisades i mars 2002. I beställningsprogrammet angavs vissa förutsättningar, se bil. 1. För att få olika frågor belysta gav kontoret respektive konsult delvis skilda inriktningar för det fortsatta arbetet efter delredovisningen.

Syftet med att utreda förutsättningarna för att utveckla stråket Älvsjö - Farsta är att möta det ökande bostadsbehovet. Ambitionen är att skapa goda bostadsområden med ett varierat utbud av flerbostadshus, radhus och småhus med blandade upplåtelseformer. Utgångspunkten är att i första hand bygga i goda kollektivtrafiklägen, i enlighet med översiktsplanens intentioner. Syftet med uppdragen är också att undersöka förutsättningarna för att åstadkomma fler arbetsplatser i området. Längs Magelungsvägen finns tre knutpunkter med bl.a. spårbunden trafik som kontoret bedömer har särskilt goda förutsättningar för bostäder och arbetsplatser; Älvsjö, Högdalen/Rågsved samt Farsta. Genom att bygga bostäder och öka antalet arbetsplatser skapas underlag för att förbättra tvärförbindelserna mellan stadsdelarna, både vad gäller vägar och kollektivtrafik. För att höja områdets attraktivitet är det också viktigt att undersöka hur grön- och rekreationsområden i stråket kan förstärkas och utvecklas.

Sammanfattning av parallella uppdrag

I det följande sammanfattas de tre parallella uppdragen, se även bilaga 2, 3, 4 och 5. Förslagen finns i sin helhet på www.stockholm.se/gfk/aktuella/projekt/söderort.

Nyréns förslag

Exploatering

Nyréns betonar vikten av att stadsdelarna i tunnelbanenätets yttre delar utvecklas från förort till tät stadsbebyggelse. Tillsammans med goda kollektiv- och vägtrafikförbindelser är detta en absolut förutsättning för näringslivets intresse av nya arbetsplatsetableringar, vilket är ett av målen i söderortsvisionen. På sikt får stadsdelarna en betydligt tätare struktur än idag. Samtidigt föreslås att kvaliteten på naturområdena höjs så att förutsättningarna för rekreation och friluftsliv förbättras. Avgörande för att göra stråket attraktivt och livskraftigt är att arbetsplatser i framtidsbranscher etableras. Älvsjö och Farsta-Larsboda bör utvecklas till arbetsplatskluster. För att möjliggöra en sådan utveckling krävs framför allt bra vägförbindelser, närhet till E4:an och en väl fungerande kollektivtrafik. Totalt föreslår Nyréns cirka 15 000 bostäder och cirka 10 000 arbetsplatser.

Efter Nyréns delredovisning ombads de att särskilt studera Farstas utveckling.

Landskap och miljö

Kvaliteten på Hanvedenkilen höjs och förstärks. Tanken är att göra grönkilen till ett tydligt begrepp i stockholmarnas medvetande. Bra angränsningspunkter och entréer ökar tillgängligheten. Delar av Hanvedenkilen inklusive industriområdet på Snösätragränd kan utvecklas till parkliknande naturområden med Djurgården som förebild. Högdalstopparna kan utvecklas för rekreation och friluftsliv. Aktiviteter på Högdalstopparna knyts samman med Gubbängens IP och Fagersjöskogens motionsspår, i stil med Hellasgården och dess omgivning. Hanvedenkilens svaga länkar förstärks och en 500 meter bred grönzon värnas. Broar, tunnlar och en ekodukt anläggs för att skapa samband. Magelungens stränder utnyttjas som naturområde och rekreativstråk. Parkstråken i stadsdelarna utformas så att de utgör tydliga samband med grönområdet.

Trafik

Nyréns förslag förutsätter att tillgängligheten i tvärled till Farsta - Larsboda väsentligt förbättras jämfört med dagens förhållanden.

För vägsystemet föreslås förbättrade tvärförbindelser till E4/E20 genom upprustning av Örbyleden och en ny trafiktunnel i berg på sträckan mellan Huddingevägen och E4/E20. Utbyggnad av Högdalslänken och Älvsjövägen i tunnel erfordras ej. Föreslagna förbättringar längs Örbyleden innebär:

- ? Trafiktunnel under Gubbängsfältet på sträckan förbi Hökarängen.
- ? Planskilda trafikplatser längs Örbyleden som får stadsmotorvägsstandard (liksom Södra Länken) och tillsammans med Tyresövägen blir en högklassig inre tvärled i Söderort.
- ? Magelungsvägen och Älvsjövägen trafikavlastas och kan utgå ur det övergripande trafikledsnätet och omdanas till huvudgator med näraliggande bebyggelse.

För kollektivtrafiksystemet föreslås:

- ? Tunnelbanan förlängs från Farsta Strand till en ny station, centralt belägen inom Larsboda
- ? Tunnelbanan förlängs också från Hagsätra till Älvsjö, enligt Stockholms ÖP.
- ? Pendeltågslinjen läggs om till ny tågtunnel under Farsta och Larsboda med ny station i Farsta centrum. Befintliga spår och pendeltågsstation vid Farsta Strand tas bort.
- ? En ny pendeltågsstation föreslås vid Fagersjö under förutsättning att betydande nyexploateringar genomförs i närområdet, delvis i Fagersjöskogens yttre delar. Stationen blir också en port mot grönområdet.
- ? En ny, yttre, tvärsparväg anläggs mellan Älvsjö och Skarpnäck.

Whites förslag

Exploatering

White betonar att man inte bör skapa stad i de yttre förorterna. Istället hävdar de förorten med dess kvaliteter såsom närhet till naturen. För att undvika att bygga ihop stadsdelarna bör ny bebyggelse endast ske i befintliga stadsdelar. Undantaget är Fagersjöskogen där nya bostäder föreslås för att skapa underlag för en pendeltågsstation vid Fagersjö. Fagersjöborna har idag långt till spårbunden kollektivtrafik. På hela sträckan Älvsjö-Farsta tänker sig White ca 3000 lägenheter och ca 340 000 kvm arbetsplatser.

Landskap och miljö

White vill hävda regionala grönstråk och skapa starka attraktioner kopplade till dessa. För grönstråket vid/mellan Snösätra och Högdalstopparna tänker sig White en kombination av naturskydd, skötsel och intensivt utnyttjande. Högdalstopparna blir en aktivitets- och sportpark. Industriområdet vid Snösätragränd omvandlas till en anläggning med inriktning på natur och friluftsliv, t ex hästar. Kopplingen mellan Snösätra och Högdalstopparna förstärks genom förbättrade passager över Magelungsvägen och järnvägen. Whites förslag innebär att Fagersjöskogens centrala delar bebyggs. Idén är att göra det på ett sådant sätt att gröna samband upprätthålls mellan ny och gammal bebyggelse.

White ombads efter sin delredovisning att i det fortsatta arbetet särskilt studera bostadsbebyggelse i Fagersjöskogen samt en utveckling av Högdalstopparna.

Trafik

Exploateringar och trafiklösningar i Whites förslag överensstämmer i stort med vad som redovisas i Stockholms ÖP och i regionplanen för Stockholm.

För vägsystemet föreslås:

- ? Utbyggnad av Högdalslänken, som överleder trafik från Örbyleden till Magelungsvägen vid Högdalen.
- ? Reduktion av trafikplatsytor på Magelungsvägens passage förbi Huddingevägen och Mässan så att mark för ny exploatering skapas.
- ? Flyttning av Älvsjövägens genomfartstrafik till en ny trafikunnel förbi Älvsjö centrum jämte under Solberga fram till ny trafikplats på E4/E20 vid Västertorpsmotet.

För kollektivtrafiksystemet föreslås kompletteringar:

- ? Tunnelbanan förlängs från Hagsåtra till Älvsjö, enligt Stockholms ÖP.
- ? En ny pendeltågsstation föreslås vid Fagersjö, vilken kräver betydande nyexploateringar inom Fagersjöskogen.

FFNS förslag

Exploatering

FFNS har utvecklat två principiella tankegångar. För det första skapas en ny centralpunkt i Högdalen/Rågsved med pendeltågsstation och tunnelbanestation, samt verksamheter/arbetsplatser kring ett större torg. Den nya omstigningspunkten möjliggörs genom att Rågsveds tunnelbanestation flyttas cirka 200 meter mot Högdalen. För det andra utnyttjas närheten till Magelungen för att skapa ett högkvalitativt sjönära boende. Längs Magelungsdiket och vid Snösätragränd föreslås en mer omfattande bebyggelse. Ytterligare bostäder föreslås öster om Fagersjö samt vid Farsta Strand. FFNS föreslår totalt 1500 bostäder på sträckan Älvsjö-Farsta. Ytor för verksamheter/arbetsplatser preciseras inte.

FFNS ombads efter sin delredovisning att gå vidare med att studera hur Högdalen/Rågsved kan utvecklas, samt undersöka förutsättningarna för att bygga natur- och sjönära bostäder.

Landskap och miljö

Genom att bebygga vissa delar av grönområdena, framför allt i Snösåtra, ska dessa samt våtmarken förstärkas och görs mer tillgängliga. Tanken är att bostäder, och därmed närvaro av människor, minskar risken för kriminalitet och dumpning av gamla bilar och annat skrot. Idag är detta ett stort problem. Tillgängligheten till Magelungens stränder ökar genom att stigar, bryggor och en badplats anläggs. Snösåtras kolonilotter finns kvar och får en central placering i samband med parkstråket vid den nya bebyggelsen. En sammanhängande strandpromenad byggs längs Magelungen till Farsta.

Våtmarksområdet vid Magelungen förstärks och görs tillgängligt för rekreation.

Ny bebyggelse föreslås även i anslutning till Fagersjöskogen. I samband med denna anläggs nya gångvägar för att höja skogens sociala värde och öka tryggheten

Trafik

Trafiklösningarna i FFNS förslag överensstämmer i stora delar med vad som redovisas i Stockholms ÖP och i regionplanen för Stockholm.

För vägsystemet föreslås:

- ? Utbyggnad av Högdalslänken, som överleder trafik från Örbyleden till Magelungsvägen vid Högdalen, utförd som trafiktunnel på sträckan mellan Örbyleden och till i höjd med Rågsvedsvägen.
- ? Planskild passage för Örbyleden på sträckan förbi Hökarängen.
- ? Tunnelförläggning av Älvsjövägens genomfartstrafik till en ny trafiktunnel.
- ? Trafiktunnel också för Magelungsvägen förbi Gamla Huddingevägen och Stockholmsmässan vilket frigör mark för bebyggelse.

För kollektivtrafiksystemet föreslås utbyggnader och kompletteringar:

- ? Tunnelbaneförlängning från Hagsätra (flyttad station) till Stuvsta i Huddinge.
- ? En ny pendeltågsstation i höjd med korsningen Magelungsvägen/Rågsvedsvägen, där större exploateringar föreslås.
- ? Ny T-banestation i anslutning till den nya pendeltågsstationen vid korsningen Rågsvedsvägen/Magelungsvägen. Samtidigt stängs den närbelägna stationen vid Rågsveds centrum.
- ? Spårväg mellan Älvsjö och Skarpnäck.

Kontorets analys av och synpunkter på de parallella uppdragen

Exploatering

Stockholms tillväxt under de närmaste 30 åren kommer av allt att döma att ske enligt översiktsplanens mål att "bygga inåt". I de yttre delarna av staden är det rimligt att förtäta i goda kollektivtrafiklägen för att ge invånarna korta restider och begränsa ökningen av biltrafiken. Förslagen utgår från detta. Skillnaden är att Nyréns vill bygga tätare och omvandla förorten till stad, medan White och FFNS föreslår en mer begränsad nybebyggelse. Även om en så omfattande nybebyggelse som Nyréns föreslår inte är att vänta på kort sikt är det viktigt att redan nu planera så att det är möjligt med en sådan. Det är i ytterstaden det är möjligt att ge plats för de nya bostäder som stadens framtida expansion kräver. Dessutom anser kontoret att Nyréns förslag är särskilt intressant. Förslaget är väl genomarbetat med långt gående tankegångar om hur stadsdelarna i dessa områden kan utvecklas. Här bör

påpekas att de övergripande trafiklösningar som väljs starkt påverkar det fortsatta arbetets inriktning.

Landskap och miljö

Enligt Stockholm ÖP finns tre större naturområden med höga natur- och kultur- och rekreationsvärden längs stråket Älvsjö – Farsta; Älvsjöskogen, Rågsveds friområde samt Fagersjöskogen. De två senare utgör Hanvedenkilens norra del. De sociala värdena bedöms som mycket höga. Grönkartan redovisar vikten av att minska barriärer och förbättra möjligheterna för allmänheten att passera Magelungsvägen och tågspåren.

Tanken om att stärka identiteten i park- och naturområdet Hanvedenkilen återkommer på olika sätt i samtliga förslag. I sammanhanget kan nämnas tydliga målpunkter och aktivitetscentra, samt strategiskt belägna entréer för såväl kollektivresenärer som bilister. I Nyréns förslag är det Högdalstopparna och kopplingen med ekodukt över Örbyleden mot Gubbängens IP som utgör aktivitetscentrum. I Whites förslag är det främst Högdalstopparna med förbättrade passager till Snösätra. FFNS lyfter fram rekreation längs Magelungens stränder och i Fagersjöskogen. Flera idéer är mycket intressanta och möjliga att utveckla.

Nyréns exploateringsförslag utgår från förtätning vilket innebär att stora sammanhängande grönområden kan sparas. Whites förslag om en större exploatering i Fagersjöskogen är inte förenlig med att bevara Hanvedenkilen, vilket innebär att Hanvedenkilen försvagas. Det samma gäller för FFNS förslag om att bygga i Snösätra, där betydligt större områden tas i anspråk än vad nuvarande industriområde gör.

I en tätare stadsbygd blir grönområdena allt viktigare. Den tydlighet och de samband som ytterstadens parker och grönstråk uttrycker bör upprätthållas. Förutsättningen för att delar av parkernas gröna rum kan tas i anspråk är att motsvarande kvaliteter skapas. Ytterstaden bör förtätas i enlighet med tankegångar som konsulterna uttrycker: Ju större bebyggelsestäthet desto högre kvalitet på grönområdena.

Trafik

Vägrafikförslag

Förslagen från White och FFNS ansluter i huvudsak till de framtida trafikstrukturer som redovisas i Stockholms översiktsplan och som också ingår i den nya regionplanen för Stockholm, RUF5.

Nyréns arkitektkontor har, med Tyréns som trafik konsult, föreslagit flera stora förändringar i de övergripande väg- och spårnäten. Gatu- och fastighetskontoret har därför, i utvärderingsarbetet uppdragit åt Inregia att belysa trafikeffekter för två alternativa lösningar för trafik och bebyggelse:

? Enligt White-förslaget, dvs. i stort enligt ÖP och RUF5

- ? Enligt Nyréns-förslaget med genomgripande upprustning av Örbyledsstråket och med föreslagna T-bane-, spårvägs- och pendeltågsombyggnader.

De båda trafikstrukturerna jämte förväntade trafikflöden (år 2030 = horisontår för regionplanen) redovisas översiktligt på kartillustration i bilaga 5.

Trafikledslösning enligt White innebär väsentligt större trafikmängder än dagslägets längs stråket Magelungsvägen – Älvsjövägen. Detta gäller även Magelungsvägens "landsvägsavsnitt" mellan Farsta och Högdalen.

En upprustning av Örbyleden, såsom föreslås av Nyréns med trafiktunnlar under Gubbängsfältet och från Huddingevägen, under Örby Slott – Solberga, fram till Västertorps trafikplats innebär att Örbyledsstråket bedöms attrahera mycket trafik. Detta medför samtidigt en väsentlig avlastning av såväl Magelungsvägen som Älvsjövägen som får mycket blygsamma trafikflöden. Stråket Magelungsvägen – Älvsjövägen torde därför kunna klassas ned från övergripande trafikled till huvudgata för angränsande stadsdelar efter det att Örbyledsstråket byggs ut enligt förslaget.

Gatu- och fastighetskontoret har låtit Tyréns Infrakonsult genomföra en översiktlig kostnadsbedömning för de båda trafikstråksalternativen; Älvsjövägsstråket och Örbyledsstråket. Båda lösningarnas byggkostnader uppgår till storleksordningen 4 á 5 miljarder kronor och kostnadsskillnaden dem emellan bedöms små.

Gatu- och fastighetskontoret bedömer att den nya trafikledsstruktur som presenteras i Nyréns förslag är intressant med tanke på:

- ? Förbättrad framkomlighet och korta färdvägar i en inre tvärled mellan Nynäsvägen/Tyresövägen och E4/E20.
- ? Fördelaktig miljöprofil genom tunnelförläggning under Gubbängsfältet.
- ? Lättare genomförbarhet genom att man undviker stora ingrepp och störningar i centrala Älvsjö.
- ? Tåligt och modernt trafikstråk som torde vara möjligt att uppgradera till planskild standard med god framkomlighet och säkerhet och måttliga intrång och miljöstörningar.

Kontoret anser att en fördjupad väg- och trafikutredning bör göras av såväl Örbyledsstråket som Älvsjövägsstråket så att de båda lösningarna kan jämföras funktions-, miljö-, nytto- och kostnadsmässigt som underlag för eventuellt beslut om ändrad inriktning för stadens framtida trafikledsplan inom Söderort.

Kollektivtrafikförslag

De tre uppdragstagarna har redovisat många olika förslag till förändring och utbyggnad av spårtrafiknäten i området.

Gatu- och fastighetskontorets bedömning av lämnade förslag är:

- ? En ny pendeltågsdragning via Farsta/Larsboda istället för via Farsta Strand (förslag Nyréns) förbättrar kollektiva resstandarderna för den föreslagna exploateringen i Larsboda men försämrar för dagens resenärer inom Farsta Strand. Förslaget behöver studeras djupare, samordnat med utvärdering av exploateringsmöjligheterna inom Larsboda.
- ? T-baneförlängningen från Farsta Strand till Larsboda (förslag Nyréns) bedöms betjäna ca 9 000 resenärer/dygn. Under förutsättning att den föreslagna stora nybebyggelsen inom Larsboda är genomförbar bedömer kontoret att det bör vara intressant att senare fördjupa studierna av denna T-baneförlängning.
- ? Ny pendeltågsstation vid Fagersjö förutsätter att stora exploateringar genomförs i Fagersjöskogen. Kontoret är tveksam till dessa naturingrepp och föreslår att stationen ej studeras vidare.
- ? Ny pendeltågs- och T-banestation vid Rågsvedsvägens korsning med Magelungsvägen (förslag FFNS) förutsätter stor nyexploatering i området och att befintlig station vid Rågsved utgår. Förslaget försämrar tillgängligheten till Rågsved och kontoret är därför tveksamt till förslaget och föreslår att det ej studeras vidare.
- ? T-baneförlängning från Hagsätra till Stuvsta (förslag FFNS) gör att planerad T-baneförlängning till Älvsjö utgår och att befintlig station vid Hagsätra flyttas. Kontoret är tveksamt till detta förslag och föreslår att det ej studeras vidare.
- ? T-baneförlängning från Hagsätra till Älvsjö (förslag White och Nyréns) har länge funnits i Stockholms ÖP och är också medtagen i Stockholmsberedningens förslag till infrastrukturprojekt som bör genomföras fram till år 2015. Utförd trafikantberäkning visar på ca 8 000 resenärer/dygn år 2030. Linjen förstärker Älvsjö station som knutpunkt och skapar nya, attraktiva, resmöjligheter för boende/verksamma längs de yttre delarna av T-banans Hagsätragren. Gatu- och fastighetskontoret har nyligen påbörjat en översiktlig banutredning för att tydliggöra utformningsalternativ och kostnader innan ärendet överlämnas till SL för fortsatt planeringsarbete.
- ? Spårväg från Älvsjö till Skarpnäck (förslag Nyréns och FFNS) får, med dagens bebyggelseplanering längs sträckan, ett litet resandeunderlag (endast 2000-4000 resenärer/dygn år 2030.) Osäkerhet i beräkningen skapas här av bussnätet, där en planerad stombusslinje på samma sträcka minskar trafikunderlaget för spårvägen. Eventuella fortsatta analyser av denna spårvägsidé bör föregås av fördjupade trafikanalyser och samordnas med framtida planeringsarbeten för ny, trafikskapande bebyggelse längs sträckan.

Kontorets förslag till fortsatt arbete

Kontoret föreslår att redovisningen av de tre parallella uppdragen godkänns.

Exploatering

Kontoret föreslår att det fortsatta arbetet med att åstadkomma bebyggelse sker enligt nedan, och att kontoret får i uppdrag att påbörja utredningsarbetet.

Efterfrågan på bostäder är stor och det är önskvärt att snarast påbörja arbetet med att åstadkomma bostäder. I avvaktan på de fördjupade trafikutredningar som kontoret önskar genomföra enligt nedan, föreslår kontoret att de första bebyggelseetapperna förläggs till områden som inte kräver stora infrastrukturella satsningar, och som inte heller påverkar valet av övergripande trafiklösning. Detta innebär att bostadsbyggandet bör inledas i områden nära centrum i Rågsved, Högdalen och Farsta. Områdena kan byggas oavsett vilken trafiklösning som blir aktuell. Fungerande kollektivtrafik och service finns redan. I takt med att beslut fattas om övergripande trafiklösning och investeringar i infrastrukturen kan utbyggnaden av stadsdelarna fortsätta.

Lika angeläget som att möta en ökad bostadsefterfrågan är det också att skapa goda och attraktiva boendemiljöer. I Söderortsvisionen påpekas att andelen marknära bebyggelse är låg i stråket Älvsjö – Farsta och behöver öka, bland annat för att bostadsutbudet ska vända sig till hela stadens befolkning. Flera av stadsdelarna längs Magelungsvägen domineras av hyresrätter. I de dialoger som förts i arbetet med söderortsvisionen efterlyser medborgarna större möjligheter till boendekarriär inom det område man växt upp i, vilket anses saknas i stadsdelarna i söderort. Sten Nordin (m) och Mikael Söderlund (m) framhåller i en gemensam skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden 2002-02-13 (dnr 00-511-3686:4, besvarad i gatu- och fastighetsnämnden 2002-04-16) vikten av att blanda boendeformer och upplåtelseformer, särskilt i områden i ytterstaden där det råder brist på blandning. Kontoret kommer att införliva detta mål i det fortsatta utredningsarbetet. Genom att vara förutseende ökar möjligheterna att kombinera expansion med kvalitativa boendemiljöer.

I sammanhanget kan nämnas att i Älvsjö planeras för ett nytt centrum och komplettering med cirka 400 bostäder och 15 000 kvm kontor och övriga lokaler. Vid Älvsjömässan planeras drygt 400 nya hotellrum.

Landskap och miljö

Kontoret föreslår att det fortsatta arbetet sker enligt nedan, och att kontoret får i uppdrag att påbörja utredningsarbetet.

Grönstrukturfrågorna bör integreras i de fortsatta utredningarna med landskapsanalyser och miljökonsekvensbeskrivningar. Detta gäller framför allt Rågsveds friområde, dvs. Snösätra med våtmarksområdena Kräppladiket och Magelungsdiket, samt Fagersjöskogen. Ansvaret för att hantera frågor som gäller våtmarken ligger främst hos Stockholms Vatten. Samordning bör ske så att eventuella åtgärder överensstämmer. Vidare bör arbetet med att anlägga en sammanhängande strandpromenad längs Magelungssjön prioriteras. Stråket har idag några svaga länkar.

Kontoret anser att en fortsatt utredning om utvecklingen av Högdalstopparna bör göras. Området kring Högdalstopparna är bättre kollektivtrafikförsörjt och bör därför utredas före Snösätra. Snösätra är på sikt ett bra komplement. Utredningen bör innefatta idéer om hur entréer och kollektivtrafikförbindelser förbättras. Det arbete med att utveckla naturvärdena på Högdalstopparna som kontoret bedriver tillsammans med Vantörs stadsdelsförvaltning bör vara möjligt att infoga i förslagen om aktivitetscentrum.

I samband med kommande trafikuredningar bör utredas möjligheten att anlägga en ekodukt över Örbyleden.

Trafik

Vägrafik

Kontoret föreslår att trafikledssystemet studeras vidare i en fördjupad, jämförande förstudie. Studien föreslås omfatta preliminära analyser av trafik- och miljöeffekter, utformning jämte kostnader för de båda trafikstråken; Älvsjövägsstråket respektive Örbyledsstråket.

Konsultkostnaden är svår att säkert bedöma i förväg men kontoret uppskattar att den kan komma att hamna i intervallet 5 – 10 Mkr.

Konsultupphandling kan ske under hösten 2002 och utredningsarbetet genomförs i huvudsak under år 2003. Återrapportering kan därvid ske till gatu- och fastighetsnämnden våren 2004.

Utredningsarbetet bör genomföras i samråd med vägverket, som är väghållare för Nynäsvägen, Tyresövägen och E4/E20 som alla berörs av den föreslagna "Inre Tvärleden".

Kollektivtrafik

SL är huvudman för kollektivtrafiken i Stockolmsregionen och har härigenom ansvaret för planering, utbyggnad och drift av trafiksystemet. Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden beslutar att denna redovisning översänds till SL för kännedom och beaktande vid planeringen för kollektivtrafiksystemets framtida utveckling.

Preliminär markanvisning för bostadsbebyggelse i Högdalen till AB Familjebostäder och Seniorgården AB

För att konkretisera arbetet med att utveckla stråket Älvsjö – Farsta och åstadkomma nya bostäder, önskar kontoret göra preliminära markanvisningar i Högdalen, en av de etapper som kontoret bedömer det som lämpligt att börja med.

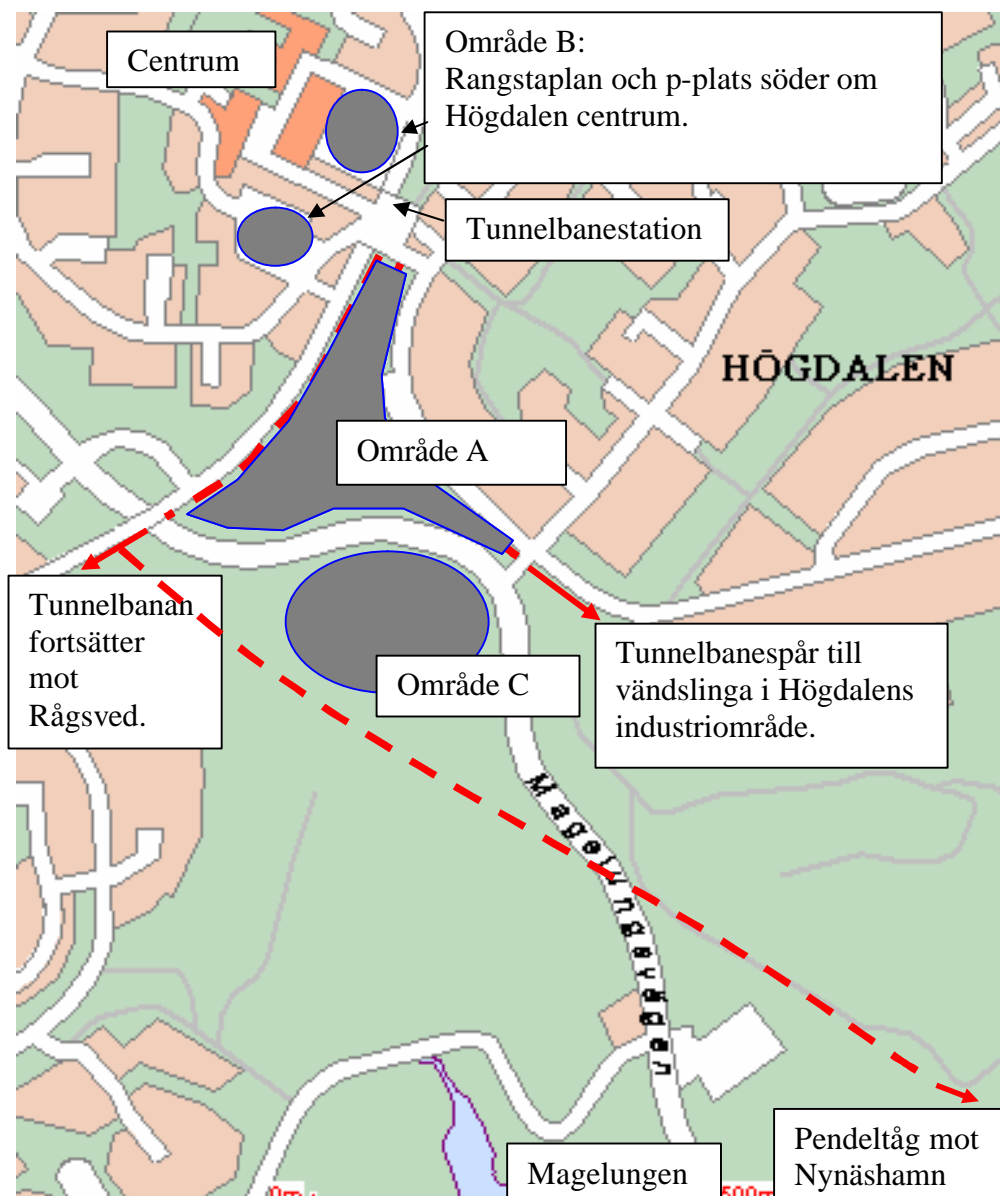
De områden som föreslås för preliminär markanvisning utgörs av fastigheterna Mikrofilmen 1, Arkivfotot 2, samt delar av Älvsjö 1:1,1 och Örby 4:1,1, Rangstaplan vid Högdalen centrum samt den parkeringsplats som ligger strax söder om centrum, se figur 1.

Område A är planlagt som allmän platsmark för park samt för småindustri. (dp. 4532). De delar som är planlagda för trafikområde, dvs. där

tunnelbanan går, berörs inte av markanvisningsförslaget. I dagsläget arrenderar staden ut parkmarken för uppläggning av massor och uppställning av containers samt byggmaterial. De fastigheter som är planlagda för småindustri är, med ett undantag, obebyggda. I dagsläget utgörs de av naturmark. Helhetsintrycket av området är skräpigt och oordnat. Klagomål från boende i omgivningen vad gäller damm, lastbilstrafik och dumpning av skrotbilar tas emot med jämna mellanrum. Området ligger i direkt anslutning till Högdalen tunnelbana och centrum.

Område B utgörs av parkeringsplatser och är planlagt som gatemark (dp. 4542 resp. 5332.) Parkeringsplatserna används främst av besökande till Högdalen centrum. Parkeringsplatserna ligger i direkt anslutning till centrum och tunnelbana.

Område C är med i gluggutredningen (december 2000). För området gäller utomplansbestämmelser. Området ligger på en höjd med vid utsikt. I dagsläget är det naturmark. Området ligger cirka 600 meter från Högdalen centrum och tunnelbana.



Områden i Högdalen som föreslås för preliminär markanvisning.

Kontoret anser att föreslagna områden lämpar sig mycket väl för bostäder. Alla områden utom område C har direkt anslutning till tunnelbana, bussar och centrum. Mark i ett sådant läge bör rimligtvis utnyttjas till bostäder istället för till dagens extensiva verksamhet. En viktig aspekt är också att bebyggelse gör det möjligt att skapa en mer attraktiv entré till Högdalen. Även de stora parkeringsytor som finns runt centrum bör det vara möjligt att utnyttja mer effektivt. Kontoret har haft underhandskontakter med företrädare för Centrumkompaniet (huvudsakliga ägare av Högdalen centrum). De ställer sig positiva till en utbyggnad på föreslagen mark, och planerar en parkeringsutredning för att utröna centrumets parkeringsbehov. Utgångspunkten är således att utveckla område B i samförstånd med företrädare för Högdalen centrum, så att de goda parkeringsmöjligheterna för besökare kvarstår. Vad gäller område C, dvs den gröna höjden, så är föreslagen bebyggelse där ytterligare ett steg för att ”uppgradera” Högdalen som bostadsområde. Här kan attraktiva bostäder med sjöutsikt mot Magelungen byggas.

I enlighet med vad som nämnts tidigare om önskemålet att blanda upplåtelseformer bör merparten av de bostäder som planeras i Högdalen utgöras av bostadsrätter. Cirka 70 % av befintliga lägenheter i Högdalen utgörs av hyresrätter. Cirka 25 % är bostadsrätter och cirka 5 % är småhus. Kontoret föreslår att minst 70 % av de uppskattningsvis 1000-1500 lägenheter som totalt kan inrymmas inom föreslagna områden blir bostadsrätter. Familjebostäder AB har redan stora lägenhetsbestånd i området och har sökt markanvisning för ytterligare lägenheter. Kontoret föreslår att de får markanvisning för cirka 200-300 lägenheter. Här kan nämnas att Familjebostäder också planerar att förtäta på mark som de redan innehar med tomträtt. Senorgården AB som tidigare sökt markanvisning i anslutning till Högdalen centrum föreslås få en markanvisning för seniorboende som omfattar cirka 100 lägenheter. Kontoret föreslår att i avvaktan på en fördjupad utredning av hur området kan utvecklas, inte närmare precisera exakt var respektive byggherre får markanvisning utan ge markanvisningen som en preliminär markreservation. Övriga lägenheter som kan inrymmas inom området föreslås markanvisas för bostadsrätter efter vidare utredningsarbete. Bland annat bör buller och grönfrågor studeras noga.

Kontoret föreslås få i uppdrag att upprätta markanvisningsavtal enligt ovan med AB Familjebostäder och Senorgården AB för angivna områden i Högdalen, samt ge kontoret i uppdrag att påbörja utredningsarbetet

SLUT