



Stockholms  
stad

GODKÄND HANDLING

2016-10-27

Dnr: 2014-12380

# PROGRAM FÖR

---

# Bagarmossen och Skarpnäck



# SAMMANFATTNING

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

Stockholm stad arbetar utifrån dessa fyra inriktningsmål fram till 2018.

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

Programmet ska ge förutsättningar för Bagarmossen och Skarpnäck att utvecklas långsiktigt hållbart och attraktivt. Om Bagarmossen och Skarpnäck byggs ut enligt programmet innebär det upp till ca 3500 nya bostäder. Fler invånare innebär bättre underlag för service och kollektivtrafik och ökad trygghet med fler utvecklade och befolkade stads- och parkrum.

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

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

Programmets huvuddrag är:

## **Bebyggelseutveckling utifrån befintliga förutsättningar och kvaliteter**

Stadsdelarna ska utvecklas med utgångspunkt från och hänsyn till deras respektive karaktär och förutsättningar.

Ny bebyggelse planeras i huvudsak inom sex olika delområden - *Bergholmsbacken, Sportfältet, Gamla Tyresövägen, Skärgårdsskogen, Skarpa by och Bagarmossens Centrum*. Möjligheterna att förtäta inom Bagarmossen och Skarpnäck har studerats översiktligt.

Totalt bedöms upp till ca 3500 lägenheter kunna komma till inom ca 15 år om programmets alla markerade projekt förverkligas. Det exakta antalet bostäder är svårt att ange. Det finns alltid ett antal osäkerhetsfaktorer i tidiga planeringsskeden t ex lägenhetsstorlekar och lägenhetsfördelning, hushöjder och markförhållanden.

## **Ett gemensamt parkrum**

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

## **Attraktiva stråk och samband**

Kopplingar och samband både inom stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck och till omgivande stads-

delar och områden som Sköndal, Kärrtorp samt till naturreservaten Nacka och Flaten ska förbättras och upplevas trygga och attraktiva, framförallt för gångtrafikanter och cyklister.

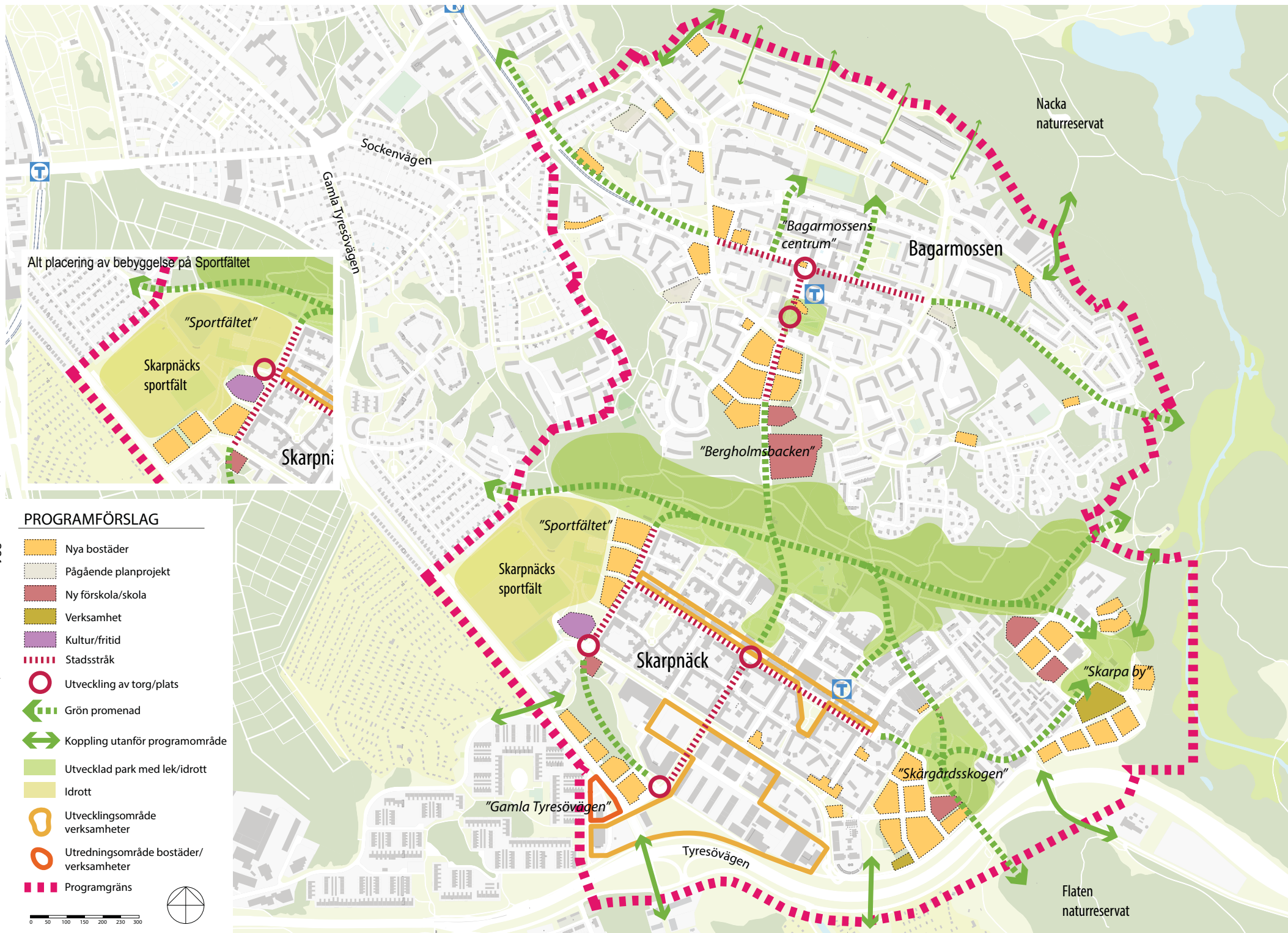
## **Centrala delar ska förstärkas**

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

## **Behovsbedömning**

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

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



## Stadsbyggnadsnämndens beslut att godkänna programmet - 2016-10-27, § 21

Utdrag ur sammanträdesprotokoll:

Program för Bagarmossen och Skarpnäck, del av Skarpnäcks gård 1:1 m.fl., Bagarmossen och Skarpnäck, Dnr 2014-12380-53

### Beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Roger Mogert m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Sebastian Wiklund (V):

1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att anta programmet, samt att därutöver anföra följande:

Programmet för Bagarmossen Skarpnäck innebär en välkommen utveckling av Skarpnäck och Bagarmossen. Programmet möjliggör en utveckling med många nya bostäder liksom en bättre sammankoppling av de två stadsdelarna. Stadsbyggnadsnämnden ställer sig mycket positiv till förslaget huvudinriktning som förankrats demokratiskt på ett mycket tillfredställande vis.

Programmet för Skarpnäck/Bagarmossen visar tydligt hur de gröna värdena mellan stadsdelarna kan stärkas och utvecklas för att knyta stadsdelarna närmare varandra. Skolan och stråket som föreslås för gång och cykel kommer både skapa goda förutsättningar för att barn och vuxna ska kunna röra sig mellan stadsdelarna på ett tryggt sätt. I den fortsatta

detaljplaneringen måste stråket utvecklas ytterligare med fler funktioner och målpunkter. De tre punkthusen längst söderut vid Bergholmsbacken utgår från nuvarande plats, och en annan placering av bostäderna eftersträvas. Det minskar behovet av angöringstrafik över gång och cykelstråket.

Det är viktigt att bebyggelsen utformas på ett sådant sätt att parkvägen inte på sikt kan omvandlas till bilväg utan istället blir en värdefull tillgång för skolan och dess uteaktiviteter.

En förutsättning för exploateringen vid sportfältet är att sportfältets funktion även med en omfattande befolkningsökning säkerställs. Kvarteren kring sportfältet i programmet skulle kunna vara en lämplig andra utbyggnadsetapp förutsatt att nuvarande sportfunktioner kan finnas kvar inom området. I programmet är idrottshall riven och en ny idrottshall placerad vid en ny simhall. Etappen är sålunda helt beroende av att en sim- och idrottshall kan byggas.

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram tre olika förslag till bebyggande av sportfältet utifrån de synpunkter som framkommit lokalt och som Skarpnäcks stadsdelsnämnd belyst i sitt remissvar. Vid alternativ C behöver inte agilityn och konstgräsplan flyttas, eller pilallé tas ned, alla bollplaner kan då behållas utom den underutnyttjade grusplanen. Dock kan sannolikt inte kullen med ekar behållas i detta förslag. Nämn-

den ser att det finns anledning att ytterligare fördjupa studierna av alternativ A och C för att få ett fullständigt beslutsunderlag.

I den fortsatta detaljplaneringen av Skärgårdsskogen förordas en ny placering av förskolan Tåtorpsvägen.

Nämnden ser gärna att ökad exploatering provas i Skarpa by i den fortsatta planeringen.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>2</b>
Programförslag, karta	3
Stadsbyggnadsnämndens beslut	4

<b>BAKGRUND</b>	<b>6</b>
Tidigare program och nytt uppdrag	6
Styrdokument och planeringsunderlag	6
Historisk bakgrund	8

<b>PROGRAMFÖRSLAG</b>	<b>9</b>
Programförslag - huvuddrag, riktlinjer för ny bebyggelse	10
Grönstruktur - natur, park, idrott, rekreation	13
Skola och förskola	14
Arbete och näringsliv	15
Trafik	16
Delområde 1 - Bergholmsbacken	22
Delområde 2 - Bergholmsparken	24
Delområde 3 - Skarpnäcks sportfält	28
Delområde 4 - Gamla Tyresövägen	30
Delområde 5 - Skärgårdsskogen	32
Delområde 6 - Skarpa By	34
Delområde 7 - Bagarmossens Centrum	36
Förtätningar i Bagarmossen	38
Förtätningar i Skarpnäck	40

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

<b>KONSEKVENSER</b>	<b>61</b>
Behovsbedömning	62
Landskapsbild	62
Kulturmiljö	62
Naturvärden	62
Grönstruktur	63
Trafik och tillgänglighet	63
Miljö och hälsa	64
Dagvatten	64
Teknisk försörjning	64
Barnperspektivet	65

<b>PROCESS OCH GENOMFÖRANDE</b>	<b>67</b>
Stadsbyggnadsprocessen	68
Genomförande	69
Medverkande	69
Underlag	69



# BAKGRUND

## Tidigare program och nytt uppdrag

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

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2013-08-15 - efter det att programsamråd genomförts - att utvidga programområdet samt även antalet bostäder. De frågor man då ansåg behövde belysas i ett fortsatt arbete var främst bebyggelse och trafikstruktur, samband mot Sköndal/Flaten, ekologisk infrastruktur, rekreativa värden, förskolor, skolor samt centrum- och servicefunktioner.

I denna programhandling redovisas områdets planstruktur och helhet med stadsbyggnadsprinciper, lägen för ny bebyggelse, trafik, grönska med mera. Programmet ska utgöra underlag och ge förutsättningar för fortsatt detaljplanering.

## Styrdokument, planeringsunderlag

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

### Vision 2040

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

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

För varje tema finns en beskrivning av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040.

Den tidigare vision för Stockholms utveckling som antogs 2010 hade mål att kunna tillskapa 100 000 bostäder till år 2030. Befolkningstillväxten har därefter

visat sig vara större och ökningstakten snabbare än vad tidigare prognoser visat. I den 2014 uppdaterade visionen för Stockholm 2030 uppskattades att staden då kommer att ha 1,1 miljon invånare och utbyggnadsmålet har höjts till 140 000 bostäder till år 2030.

## Promenadstaden - Stockholms översiktsplan

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

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

Förslaget överensstämmer främst med gällande översiktsplans strategi 3 - att koppla samman stadens delar.





### Den gröna promenadstaden

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

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

### Framkomlighetsstrategin

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

Strategins fyra huvudriktlinjer är:

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

### Stockholms miljöprogram

Stockholms miljöprogram 2016-2019 är uppbyggt kring 6 övergripande miljömål som utgör en lokal precisering av de 16 nationella miljökvalitetsmålen som är mest relevanta för Stockholm. Stadsbyggnadsnämnden och detta program berörs särskilt av miljömål 3: "Hållbar mark- och vattenanvändning".

Som delmål anges att:

- Sårbarheter i stadsmiljön till följd av ett klimat i förändring ska förebyggas.
- God status ska uppnås i stadens alla vattenförekomster.
- Stadens vattenområden ska stärkas och utvecklas för både rekreation och biologisk mångfald.
- Vid stadsutveckling ska ekosystemtjänster främjas för att bidra till en god livsmiljö.
- Staden ska ha en livskraftig grönstruktur med rik biologisk mångfald.
- Stockholmare ska ha god tillgång till parker och natur med höga rekreations- och naturvärden.
- Varje stadsdel ska planeras för god stadsmiljö.

### Arkitektur Stockholm

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

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

### Promenadstadens byggnadsordning

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



## Historisk bakgrund

### Äldre historia

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

*Skarpnäck, spårvägens ändhållplats 1931,  
Foto: Spårvägmuseet*



### Tidigt 1900-tal

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

### 1950-70-tal

Utbyggnaden av Bagarmossen inleddes i början av 1950-talet och Stockholms stad tog ungefär samtidigt över ansvaret för Skarpnäcksfältet. Fältet användes för många olika aktiviteter för ungdomar och boende i området; sommarläger, tävlingar, mästerskap, och

*"Skarpnäcksloppet" 1952, Foto: SSM, Gunnar Lantz*



aktiviteter för modellflyplan. Här pågick också tävlingar för motorsport. De fick senare upphöra p.g.a. bullerproblem.

1958 invigdes tunnelbanan. Under 60-talet upphörde Skarpnäcksfältet formellt som militärt objekt. Skarpnäcks gård som fungerade som ålderdomshem blev nu behandlingshem för missbrukare.

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

### 1980-tal och senare

1980 beslutades om utbyggnad av Skarpnäcksstaden. Segelflyget upphörde på fältet mellan stadsdelarna. Skarpnäcks tunnelbanestation invigdes 1992 och Bagarmossens nya, underjordiska tunnelbanestation två år senare.

2003 fick Bagarmossen ett nytt parktorg i centrum. Hundkapplöpningsbanan avvecklades på fältet 2006.

*Bagarmossens centrum 1958, Foto: SSM, okänd fotograf*





# PROGRAMFÖRSLAG

<b>PROGRAMFÖRSLAG</b>	<b>9</b>
Programförslag - huvuddrag, riktlinjer för ny bebyggelse	10
Grönstruktur - natur, park, idrott, rekreation	13
Skola och förskola	14
Arbete och näringsliv	15
Trafik	16
Delområde 1 - Bergholmsbacken	22
Delområde 2 - Bergholmsparken	24
Delområde 3 - Skarpnäcks sportfält	28
Delområde 4 - Gamla Tyresövägen	30
Delområde 5 - Skärgårdsskogen	32
Delområde 6 - Skarpa By	34
Delområde 7 - Bagarmossens Centrum	36
Förtätningar i Bagarmossen	38
Förtätningar i Skarpnäck	40

# PROGRAMFÖRSLAG - huvuddrag, riktlinjer för ny bebyggelse

Programmet ska ge förutsättningar för Bagarmossen och Skarpnäck att utvecklas långsiktigt hållbart och attraktivt. Upp till 3500 nya bostäder innebär att stadsdelen, med idag knappt 21 000 invånare, utökas med ca 7500 personer, dvs ca 30%. Fler boende ger bättre underlag för service och kollektivtrafik, ökad trygghet med fler utvecklade och befolkade stads- och parkrum.

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

Programmets huvuddrag är:

## Bebyggelseutveckling utifrån befintliga förutsättningar och kvaliteter

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

Nya bostäder föreslås inom sex större delområden. Flera mindre områden pekas också ut och föreslås kunna prövas för förtätningar/kompletteringar.

- Bergholmsbacken, 550 lgh och 90 vårdlgh
- Skarpnäcks sportfält, 350 lgh
- Gamla Tyresövägen, 450 lgh

- Skärgårdsskogen, 550 lgh
- Skarpa by, 600 lgh och ca 80 vårdlgh
- Bagarmossens centrum, 300 lgh
- Förtätningar, 700 lgh

Totalt redovisas upp till ca 3500 nya lägenheter. Det exakta antalet är svårt att uppskatta. Det finns alltid ett antal osäkerhetsfaktorer i tidiga planeringsskeden t ex lägenhetsstorlekar och lägenhetsfördelning, hushöjder och markförhållanden.

## Ett gemensamt parkrum - Bergholmsparken

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

## Attraktiva stråk och samband

Kopplingar och samband både inom stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck och till omgivande stadsdelar och områden som Sköndal, Kärrtorp och Flaten ska förbättras och upplevas trygga och attraktiva - framförallt för gångtrafikanter och cyklister. Förbindelser för gående och cyklande prioriteras och ska bli fler än idag. Befintliga planskilda passager ska

utformas tryggare och mer inbjudande. Befintliga gators gestaltning kan behöva förändras. Byälsvägens utformning behöver ses över i ett fortsatt detaljplanarbete. Det är önskvärt med ett gaturum med mer variation och en utformning som lockar till lägre hastigheter. Gamla Tyresövägen som idag har landsvägskaraktär föreslås ges en gestaltning och vägsektion som bättre överensstämmer med hur vägen är utformad i befintlig stadsmiljö längre norrut.

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

## Centrala delar ska förstärkas

Stadsdelarnas centrala delar förstärks med bostäder och attraktioner som kan ge mer befolkade torg och stråk samt ökat serviceunderlag. Bagarmossens centrum kompletteras och förtätas med fler bostäder och verksamheter. Högre bebyggelse prövas i centrum. Skarpnäcks centrala stråk – Skarpnäcks allé - förstärks genom att kopplas till nya bostäder samt till en framtida sim- och sporthall i väster och bostäder, stadspark och ny gång- och cykelbro mot Flaten i öster. Programmet visar även på möjligheten att bygga på förårdsmark i Skarpnäcks allé förutsatt att intresse finns från fastighetsägaren. Möjligheten att förtäta genom att bygga på några av de befintliga parkeringshusen i Skarpnäck ska också prövas.



## Riktlinjer för ny bebyggelse

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

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

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

Skarpnäck är utformat med den traditionella rutnätstaden som förebild. Planstrukturen är lätt att komplettera - gatunätet kan förlängas, ytterligare kvarter läggas till, staden är aldrig "färdig". Rött tegel är helt dominerande som fasadmaterial.

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

### Bagarmossen:

För ny bebyggelse gäller:

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

### Skarpnäck:

För ny bebyggelse gäller:

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

## Referensbilder:

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

*Höghus i bullerutsatt läge vid Brommaplan.  
Arkitekt Joliark*



*Kvarter och gårdsmiljö, Annedal  
Arkitekt Lindberg Stenberg, Landskapsarkitekt Landskapslaget*



*Terränganpassning, Annedal  
Kv Baltic Arkitekt Kjellander Sjöberg, Landskapsarkitekt Topia*



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



*Omsorgsfulla detaljer: Hammarbyhöjden, Kv Bordslampan  
Arkitekt Dinell Johansson, Byggherre Primula*





# GRÖNSTRUKTUR - natur, park, idrott, rekreation

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

## Gröna samband

Programmet syftar till att behålla och förbättra områdets gröna samband med stråk och parker både inom området och till omgivande stadsdelar och till naturreservaten. Fler ska lockas till att röra sig gående och cyklande. För att förbättra orienterbarheten mot naturreservaten bör entréer till dessa ses över och tydliggöras. Detta kan ske genom gallring och rensning av sly, ny skyltning och belysning samt bättre möjlighet till orientering från knutpunkter såsom tunnelbanan och viktiga gång- och cykelstråk. Entréer och leder som förbinder stadsdelarna med målpunkter inom reservaten prioriteras. Vid nybyggnation nära reservaten är det viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten mot dessa genom att inte bygga för viktiga kopplingar. I programkartan redovisas vilka entréer som prioriteras.

## Naturvärden

Inom området finns höga naturvärden som på vissa platser kommer att påverkas av ny bebyggelse. Fler människor innebär också mer slitage även om områden inte bebyggs. Det öst-västliga parkområdet - Bergholmsparken i förslaget - utvecklas som "stockholmsstråk" enligt översiktsplanen, dvs ett välskött grönt samband där olika aktiviteter och funktioner koncentreras längs välanvända promenadstråk. Skarpa by har de högsta naturvärdena med kärnområden för ek. Ny bebyggelse ska omsorgsfullt passas

in för att minimera negativ påverkan. Här kan finnas skäl att göra vissa naturvårdsåtgärder som t ex att friställa ekar så att de får solljus och tillväxtutrymme.

## Parker, idrott och rekreation

Inom programområdet finns möjlighet att på ett bra sätt tillgodose delar av stadsdelsområdets behov av idrottsanläggningar. Idrottsfunktionerna blir här samlade. I närområdet - Bergholmsparken - tillskapas ytor för spontanidrott. Plats möjliggörs för en simhall i kombination med ny idrottshall på Skarpnäcks

sportfält. Plats för ytterligare en fullstor idrottshall reserveras i direkt närhet till den nya F-9 skolan vid Bergholmsbacken. Befintliga övriga idrottsytor inom sportfältet kan behållas med några förändringar. En av naturgräsplanerna ersätts med en konstgräsplan och grusplanen utgår. Vid placering av en ny ishall på Kärrtorps IP kan en utomhusisbana inom programområdet bli aktuell för att ersätta utomhusrinken på Kärrtorps IP.

Den befintliga skateparken i Skärgårdsskogen kommer att kunna finnas kvar och utvecklas.



# SKOLA OCH FÖRSKOLA

## Förskolor

Programförslagets inriktning med ca 3500 lgh innebär att det behövs ca 70 nya avdelningar. Stadsdelsförvaltningen planerar förskolor med 6 - 8 avdelningar/förskola. I programmet redovisas platser för 7 friliggande förskolor samt ytterligare 3 platser där förskolor skulle kunna rymmas inom ett kvarter. Befintliga omoderna förskolor och paviljonger med tillfälliga bygglov avses att successivt fasas ut. Vid Stångåvägen planeras för en ny förskola med 8 avdelningar. Med de nya förskolorna bedöms både det befintliga och tillkommande behovet täckas.

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

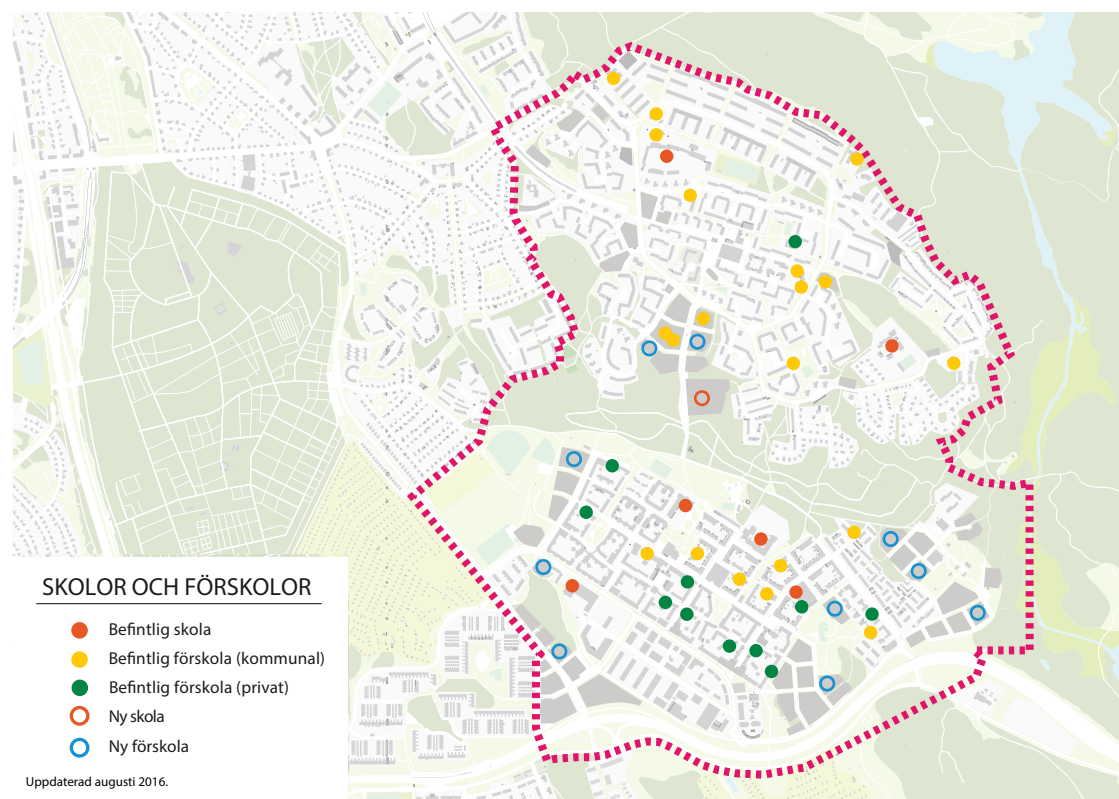
## Skolor

En ny F-9 skola för ca 1100 elever föreslås placeras centralt i området - i Bergholmsbacken mellan stadsdelarna. Läget mittemellan stadsdelarna ger förutsättningar för ökad integration i området. I direkt anslutning till skolan reserveras plats för en fullstor idrottshall. Den nuvarande Bergholmsskolan är i dåligt skick och ska rivas.

Områdets befintliga kommunala grundskolor - Bagarmossens skola, Brotorpsskolan och Skarpatorpskolan (inkl Tåtorpsskolan) - behöver och kan i viss mån byggas ut i framtiden. Elevantalsprognosen visar

ett underskott med mer än 430 skolplatser år 2023 i området. Detta ska adderas till de upp till 1750 platser som beräknas för den nya bebyggelsen. Beräkningen tar inte hänsyn till elevströmmar till och från ett område (utifrån det fria skolvalet) vilket påverkar elevantalet för skolorna. Därför kan det beräknade generella

behovet vara större än vad kommande elevantalsprognoser kommer att visa. Även tidplanen för nybyggnationen påverkar behovet av antal platser. Eventuellt kan ytterligare en skola komma att behövas på sikt. Kartan nedan visar befintliga och planerade skolor och förskolor, både kommunala och privata.





# ARBETE OCH NÄRINGSLEV

Programmet ska ge förutsättningar för att befintliga verksamheter ska kunna utvecklas och nya tillkomma.

**1.** Befintligt verksamhetsområde i Skarpnäck föreslås i huvudsak oförändrat i den södra delen. Högre exploateringsgrad kan prövas om ny detaljplan blir aktuell för området.

**2.** Om ramperna vid Skarpnäcks trafikplats byggs om enligt programförslaget kan ytterligare ytor för verk-

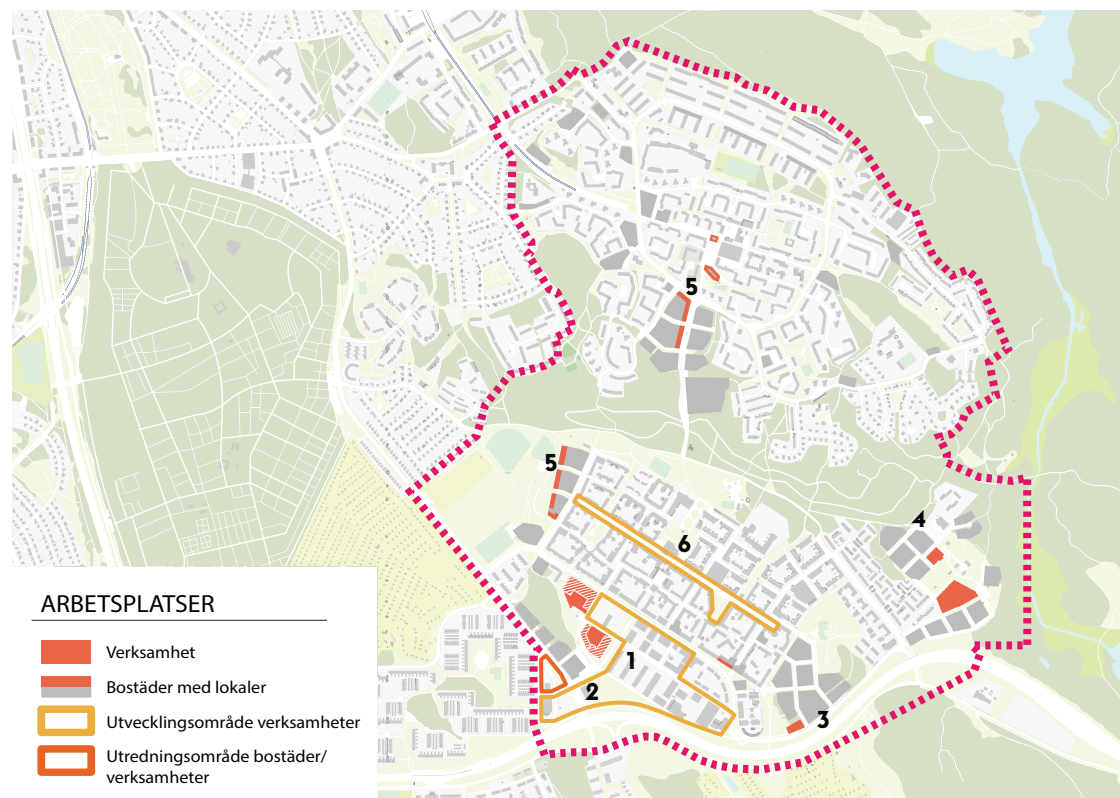
samheter tillkomma.

**3.** I delområdet Skärgårdsskogen föreslås verksamheter alternativt parkeringshus närmast kraftledningen vid Tyresövägen.

**4.** Befintligt verksamhetsområde i Skarpa by föreslås i allt väsentligt etappvis utvecklas och ersättas med bostäder.

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

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



# TRAFIK

## Framtida resande och trafikutveckling

Stockholms befolkning väntas fortsätta växa kraftigt. För att skapa ett hållbart transportsystem som både är hälsosamt och tillgängligt måste biltrafiken minska. Personbilstrafiken står för merparten av den totala trafikmängden i Stockholm idag och är därför ett prioriterat område att arbeta med och en stor utmaning för staden. Planeringsinriktningen ingår i stadens översiktplan och utgör en bärande del i stadens Framkomlighetsstrategi samt i Cykelplanen.

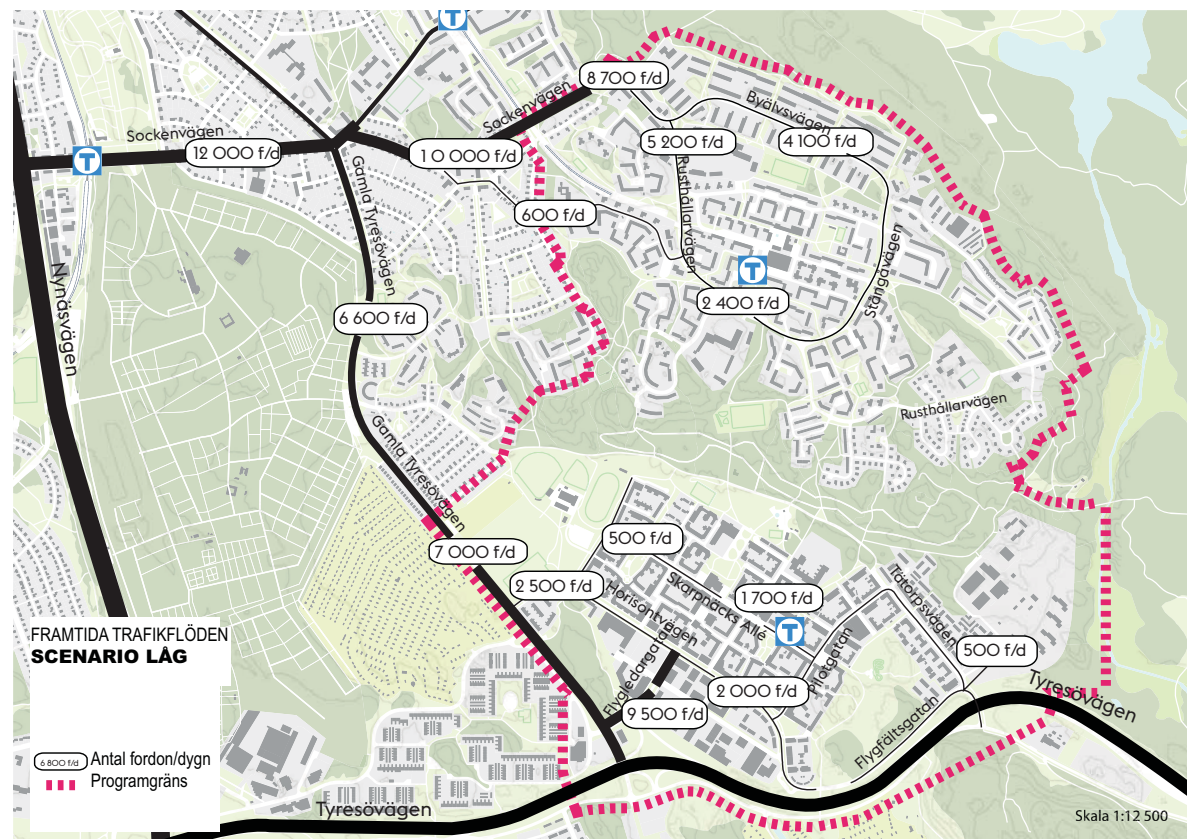
Att ta fram trafikprognoser för liknande områden i närhet till Stockholms innerstad är komplext. Det befintliga vägnätet är störningskänsligt och tidvis överbelastat. Tunnelbanesystemet utvecklas. Framförallt biltrafikens roll är svårbedömd. Biltrafiken har begränsad möjlighet att växa beroende på att Sockenvägen och Nynäsvägen idag är kraftigt belastade med begränsad framkomlighet. Det bedöms därför som troligt att biltrafiken inte kommer att öka väsentligt över dagens nivå. Det liknar den trafikutveckling som varit i Bagarmossen och Skarpnäck de senaste 10-15 åren. I Stockholms innerstad har biltrafikmängderna minskat - bland annat beroende på att det införts trängselavgift, blivit dyrare att parkera och att vägkapaciteten inte kan byggas ut mer. För att öka kapaciteten i befintligt vägnät behöver framkomligheten för personbilstrafiken sannolikt minska. Slutsatsen är att det framtida resandet kommer att ske med kollektivtrafik, cykel eller som fotgängare i större utsträckning än idag.

Problematiken för biltrafiken kring Sockenvägen och Nynäsvägen bedöms i framtiden vara av samma ka-

raktär och på samma platser som dagens problem. Om biltrafiken ändå skulle öka kommer detta innebära växande köproblematik och än längre "max-timme" än dagens. Två scenarier för framtida trafikmängder - **hög** respektive **låg** - har studerats i en trafikutred-

ning under programarbetet. I **scenario hög** antas biltrafiken öka enligt de bilalstringstal som finns för området idag. **Scenario hög** innebär att en utbyggnad av vägkapaciteten kommer att krävas eller att resor görs på andra tider än maxtimmar. I **scenario låg** an-

Kartan visar uppskattade framtida trafikmängder i **scenario låg**. Skillnaderna är små jämfört med idag. För några områden skulle trafikflödet eventuellt kunna öka. Det gäller områden med sämre kontakt med kollektivtrafiken eller som det utvecklade sportfältet som kan få fler besökare med nya verksamheter.

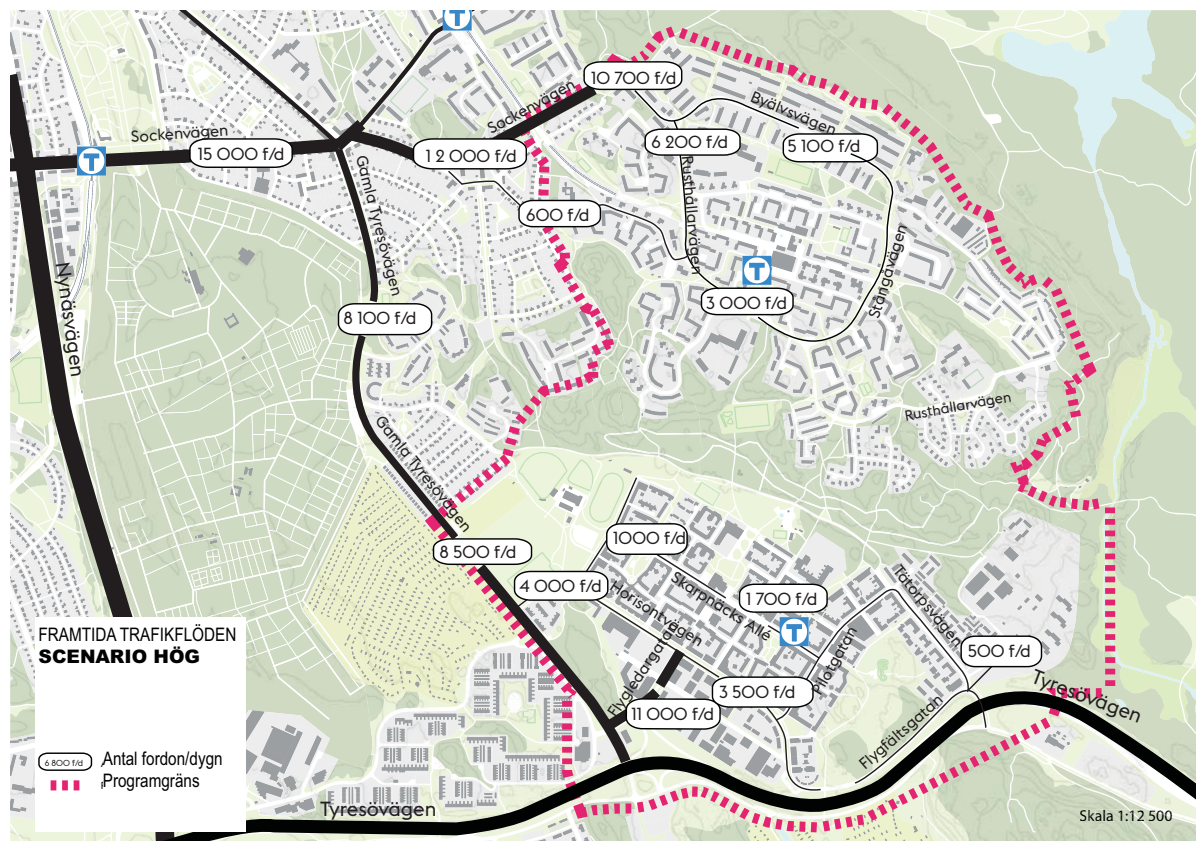




tas biltrafiken öka marginellt i förhållande till dagens nivå. **Scenario låg** förutsätter att tunnelbanans och övrig kollektivtrafiks kapacitet ökar och att gång- och cykeltrafiken tar en större andel av resandet. Trafikutredningen utgick från ett tillskott med upp till 3000

bostäder i programområdet, varav ca 1000 i Bagarmossen. Ytterligare 500 bostäder har tillkommit i Skarpnäck under programarbetet men totalbilden för trafikflödena för Skarpnäck bedöms påverkas marginellt.

Kartan visar uppskattade framtida trafikmängder i **scenario hög**. Skillnaderna är små jämfört med idag. För några områden skulle trafikflödet eventuellt kunna öka. Det gäller områden med sämre kontakt med kollektivtrafiken eller som det utvecklade sportfältet som kan få fler besökare med nya verksamheter.



Trafikutredningen omfattade i princip endast programområdet. Inom Stockholms stad pågår ett arbete med att ta fram en mer övergripande trafikanalys, som förutom Bagarmossen och Skarpnäck även omfattar konsekvenserna av pågående planering för Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Slutsatsen hittills är att analysen inte motsäger slutsatserna i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck.

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

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

### Programförslaget

Ny bebyggelse föreslås till stor del utmed befintliga gator. Gamla Tyresövägen utvecklas från genomfartsled med landsvägskaraktär till stadsgata med bebyggelse utmed gatan. En ökning av biltrafiken här skulle

innebära försämrad framkomlighet om inte vägens kapacitet byggs ut, vilket inte bedöms vara troligt. Enligt stadens Framkomlighetsstrategi kommer resandet alltmer behöva ske med kapacitetsstarka och hållbara transportslag, dvs kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Dessa transportslags förutsättningar måste utvecklas inom programområdet.

Även i framtiden föreslås Sockenvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Ljusnevägen och Byälsvägen utgöra huvudvägnät i Bagarmossen. All trafik samlas upp på Sockenvägen och leds ut till det övergripande vägnätet (Nynäsvägen och Tyresövägen). Framkomligheten i lokala gatunätet är därför direkt beroende av framkomligheten på övergripande vägnätet.

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

### Gångtrafik

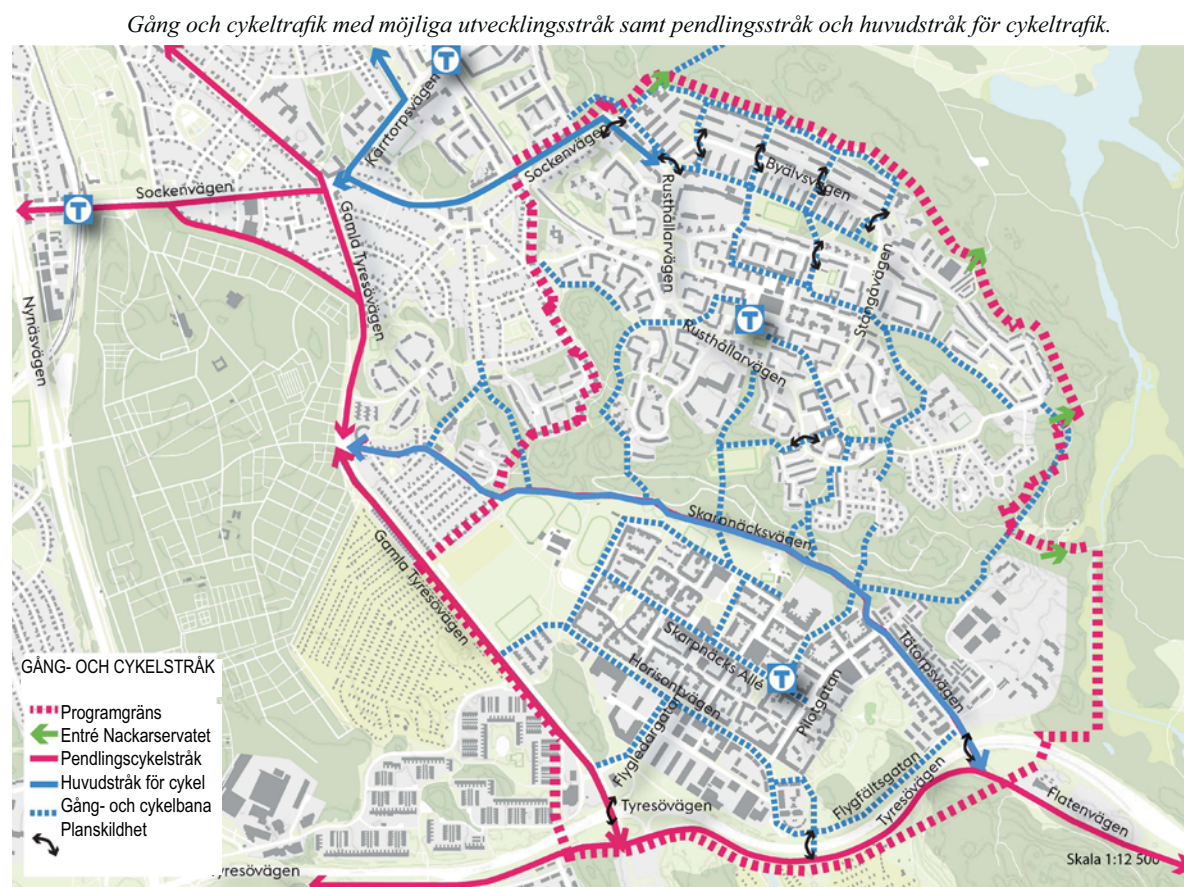
Fotgängares tillgänglighet och framkomlighet är en förutsättning för att andra hållbara resor med kollektivtrafik och cykel ska fungera. Stråken mellan Bagarmossen och Skarpnäck har idag bristande trygghet och tillgänglighet. För att skapa attraktiva gångstråk måste stråken vara gena i förhållande till målpunkter,

inte ha för många branta backar och vara befolkade. För sträckor utanför tätbebyggda områden ställs särskilda krav på bra och fungerande belysning.

### Cykeltrafik

Enligt trafikprognosen förväntas en stor ökning av cykeltrafiken, vars infrastruktur därför måste byggas

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





## Pendlingsstråk

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

I Cykelplanen är Skarpnäcksvägen och Flatenvägen utpekade som pendlingsstråk. På Flatenvägen saknas idag cykellösning. I programmet föreslås Skarpnäcksvägens nuvarande pendlingsstråk ersättas med ett pendlingsstråk utmed Gamla Tyresövägen. Skarpnäcksvägen markeras som huvudstråk för cykel. En sådan komplettering skulle skapa ett bättre samband med Sköndal och Farsta där det också planeras för fler bostäder. Idé kring ytterligare ett nytt cykelstråk har väckts under programarbetet. Detta stråk skulle utgå från Bagarmossen centrum, gå längs med tunnelbanan och sammanbinda Bagarmossen, Kärrtorp och Nytorps gärde. Sammanhängande gångvägar finns idag utmed stora delar av sträckan men måste utredas vidare för att bli tydligare och genare samt få en standard som pendlingsstråk.

Framtida cykelbanor intill bebyggelse bör byggas separerade från gång- och biltrafik samt vara enkelriktade på gatans båda sidor. Då finns mindre behov av att korsa gatan och cyklisterna följer biltrafiken på ett bättre sätt som underlättar samspel i korsningspunkter. Med detta i åtanke skulle det vara önskvärt att bygga enkelriktade cykelbanor utmed Gamla Tyresövägens norra del för att skapa en bättre kontinuitet i pendlingscykelstråket. Längs sträckor där bebyggelse inte finns direkt in på cykelbanan kan dubbelriktad cykelbana tillåtas utmed en sida av gatan, detta gäl-

ler exempelvis cykelstråk utmed Flatenvägen. För utbyggnad av eventuella pendlingscykelstråk krävs mer detaljerade studier eftersom dessa stråk ska vara helt separerade från annan trafik.

## Huvudstråk

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

## Lokalstråk

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

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

## Cykelparkering

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

## Kollektivtrafik

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

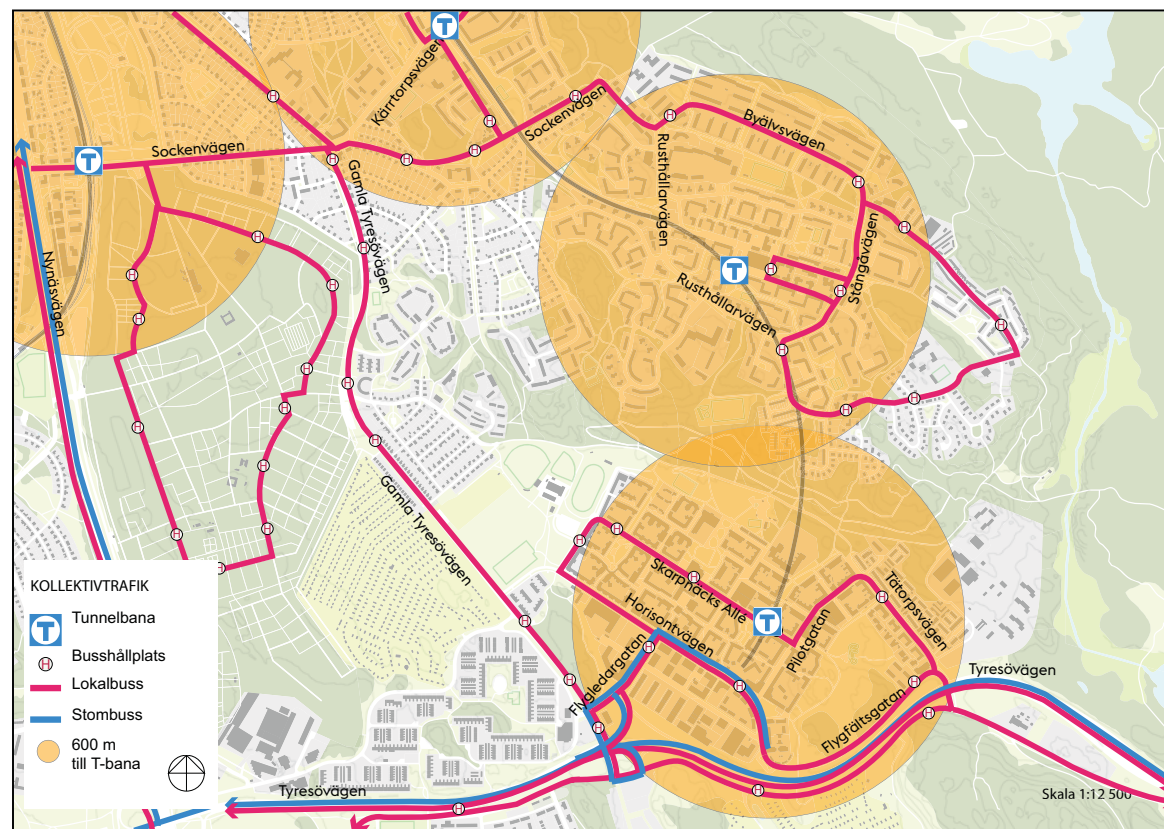
I framtiden skulle en ytterligare tunnelbaneuppgång i Skarpnäck kunna förbättra den idag bristfälliga kopplingen mellan stombussar och tunnelbanan. För närvarande är det inte aktuellt. Det krävs enligt Trafikförvaltningen SLL en omfattande exploatering kopplat till en ny uppgång. En framtida möjlighet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

analys över framtida resande med busstrafiken i området utan detta behandlas av Trafikförvaltningen i kommande planeringsskeden.

Skarpnäck kan komma att behöva utvecklas som knutpunkt för busstrafik med ev bussterminal. Behov av nya busslinjer behöver studeras. Bussar/snabbbus-

sar kan fungera som alternativ och avlastning till tunnelbanan. Möjligheterna för boende i Skarpnäck att bättre kunna nyttja snabbussar utmed Tyresövägen som alternativ till tunnelbana bör förbättras.

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





## Biltrafik

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

## Sockenvägen

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

## Byälvsvägen

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

## Gamla Tyresövägen

Idag upplevs Gamla Tyresövägen som en landsväg med få korsningspunkter och lite eller ingen bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Med en framtida utbyggnad av bostäder utmed vägen bör den utformas som en stadsgata. Det är viktigt att säkerställa att det finns plats för ett pendlingscykelstråk på båda sidor.

Gamla Tyresövägen är en av de mer trafikerade gatorna inom programområdet. Med ny bebyggelse längs gatan tillkommer flera nya anslutningar vilket ställer nya krav på gatan. Flera övergångsställen minskar även barriäreffekten samt skapar luckor för biltrafik från lokalgatorna.

## Nya bostäder vid Kärrtorps IP

Planarbete pågår för ett område öster om befintlig bebyggelse mellan Sockenvägen, Kärrtorps IP och Nackareservatet. Planeringen av bebyggelse och infrastruktur inom programområdet ska beakta en framtida exploatering av platsen.

## Trafikplats Skarpnäck

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

## Gång- och cykelkoppling mellan Bagarmossen och Skarpnäck

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

En gatukoppling för biltrafik mellan Bagarmossen och Skarpnäck har tidigare utretts. En sådan koppling skulle passera genom grönområden med delvis utma-

nande topografiska förhållanden. Det finns inget som tyder på att köproblematiken på Sockenvägen och Gamla Tyresövägen skulle avhjälpas med en koppling, eftersom kapacitetsbristen ligger på Nynäsvägen. Den skulle dock kunna ge bättre tillgänglighet mellan stadsdelarna för de som är beroende av bil.

## Bilparkering

Parkeringsplaneringen är ett viktigt styrmedel för att skapa en hållbar trafikutveckling. En generös tillgång till parkering skulle sannolikt komma att bidra till att öka bilinnehavet. Stockholms stad har nyligen beslutat att införa parkeringsavgifter på gatumark, vilket genomförs successivt i hela staden.

I Bagarmossen föreslås att Rusthållarvägen, Stångåvägen och Byälvsvägen ska prioritera den rörliga trafiken. Dagens kantstensparkeringar bör överlåtas till ytor för gående och cyklister. Stockholms stad har nyligen infört ”Projektspecifika och gröna parkeringstal”. Vid nyexploatering ska ett projektspecifikt parkeringstal tas fram som bygger på närhet till kollektivtrafik, bostadstyp och byggherrens intresse av att ombesörja mobilitetstjänster som underlättar för användning av andra trafikslag än bil. Exakt utformning av parkeringstal bör göras först efter mer konkreta bebyggelseförslag finns framtagna och efter att en eventuell parkeringsutredning gjorts. Om befintliga parkeringsytor tas i anspråk kan det eventuellt komma att lösas genom att plats erbjuds i parkeringsgarage som byggs i stadens regi. Gemensamma parkeringsgarage med så kallade parkeringsköp bedöms även vara en bra lösning för nybyggnadsprojekt.