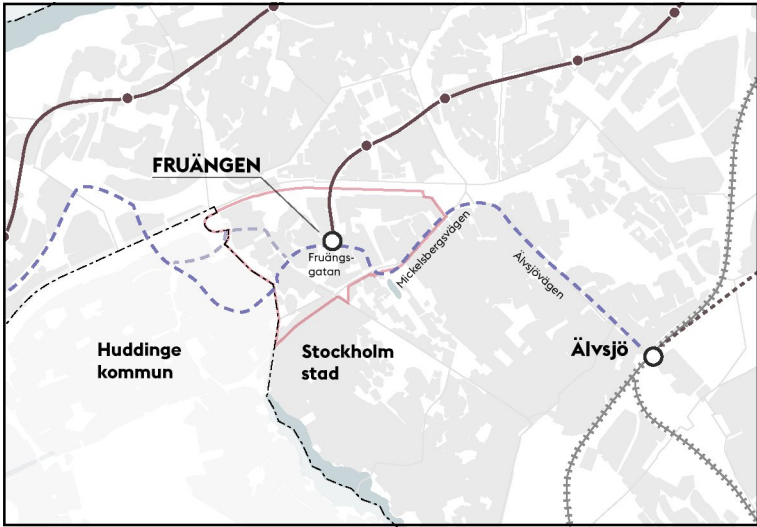


Brändströms gata. Bytespunkten planeras intill E4/E20 i den norra delen av Fruängen centrum. Från bytespunkten föreslås spårvägen gå vidare västerut, antingen intill E4/E20 norr om Mälarchöjdens idrottsplats, eller söder om idrottsplatsen innan den ansluter till Häradsvägen och leds vidare i Huddinge.

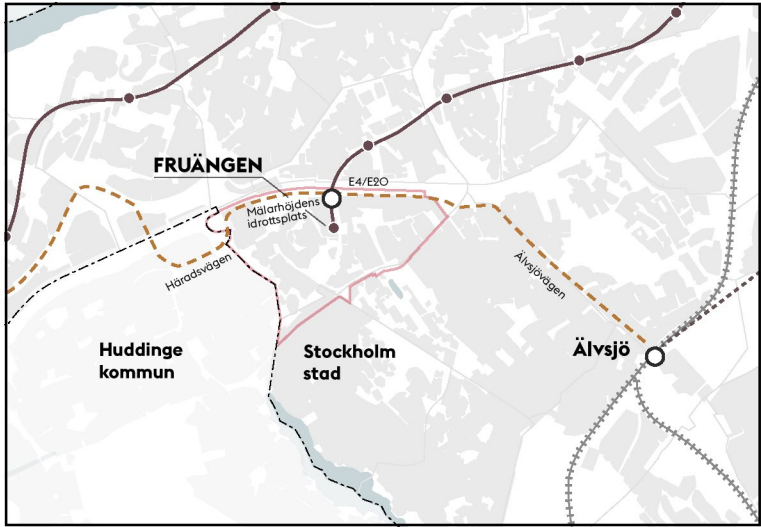
Tunnelbanereservat

Tunnelbanereservatet i gällande detalplaner föreslås behållas, för att inte omöjliggöra en förlängning av tunnelbanan ovan jord i framtiden.



Karta som visar spårvägens alternativ
bytespunkt söder - Fruängsgatan

- Programområde
- Järnväg, befintlig
- Tunnelbana, befintlig
- Spårväg, utbyggd alternativ
- Tunnelbana, utbyggd
- Bytespunkt
- Hållplats, tunnelbana
- Kommungräns



Karta som visar spårvägens alternativ
bytespunkt norr - E4/E20

- Programområde
- Järnväg, befintlig
- Tunnelbana, befintlig
- Spårväg, utbyggd alternativ
- Tunnelbana, utbyggd
- Bytespunkt
- Hållplats, tunnelbana
- Kommungräns

Karta som visar förslag för ny bebyggelse i det södra alternativet för spårvägens dragnig. Bebyggelsens skala och placering utreds vidare i efterföljande detaljplan.

Illustrationsplan spårväg alternativ bytespunkt söder

- Byggnader, befintliga
- Centrum-/torg, utvecklad
- Tunnelbaneperrong, befintlig
- Nya byggnader, förslag
- Ytor med bebyggelsepotential, förslag
- Gröna ytor, befintliga
- Idrottsytor, befintliga
- Ny parkyta, förslag
- Ishall, planeras
- /// Potential till långsiktig utveckling av Mälarhöjdens IP
- /// Långsiktig bebyggelsepotential
- Gång- och cykelstråk, ny
- Ⓢ Hållplats spårväg
- ▬ Spårväg
- Ⓑ Bussterminal

Bytespunkt söder

Strukturskiss med ny bytespunkt på Fruängsgatan redovisar potential för stadsutveckling för den överenskomna sträckningen av spårvägen. Bytespunkten mellan tunnelbana, buss och spårväg får ett centralt läge i den södra delen av Fruängen centrum. Samtidigt försvårar dragningen en utveckling med ny bebyggelse i centrum och längs med Mickelsbergsvägen.

En dragning av spårvägen som når Fruängen centrum via Fruängsgatan kan utgöra ett positivt inslag i stadsmiljön, om spårvägen utformas stadsmässigt. I jämförelse med en nordlig dragning av spårvägen bedöms dock möjligheterna att bygga nya bostäder och fler arbetsplatser som sämre i detta alternativ.

Potential och fördelar

+ Bytespunkten förväntas ge snabba byten mellan tunnelbana, buss och spårväg.

+ Bytespunkten är placerad nära befintligt utbud av service och handel i centrum.

+ En bytespunkt längs Fruängsgatan är inte beroende av att bussterminalen flyttas eller att tunnelbanan får en ny uppgång.

Utmaningar och nackdelar

- Del av Fruängsgatan behöver antingen höjas eller sänkas för att spårvagnshållplatsen i centrum ska få en tillräckligt plan lutning. Ett sänkt läge för Fruängsgatan försvårar angöring till centrum. Om gångtunnel till Fruängsskolan behöver tas bort kan det försämra skolvägen.

- Spårvägen medför begränsningar i hur centrum kan utvecklas med ny bebyggelse.

- Biltrafiken längs Fruängsgatan begränsas och behöver slängas av helt i bytespunkten, vilket försvårar angöring och varuleveranser till centrum.

- Utveckling med ny bebyggelse längs med den norra sidan av Mickelsbergsvägen försvåras eller omöjliggörs, då angöring inte kommer kunna ske över spåren.

- Dragningen riskerar att ge en barriäreffekt längs Mickelsbergsvägen, Fruängsgatan och gamla Södertäljevägen, med större risk för olyckor än det norra alternativet.

- De norra delarna av centrum bedöms inte få samma möjligheter att integreras i stadsväven och får ett mindre attraktivt läge än i alternativet med den norra dragningen.

- Dragningen får större påverkan på värdefulla träd och alléer längs med bland annat Mickelsbergsvägen. Fruängsgatans karaktär som idag är smal, böjd och kuperad med förgårdsmark kommer påverkas.

Utöver strukturplanen har även två illustrationsplaner tagits fram, som visar de två alternativen för spårvägens dragning. Illustrationsplanerna syftar till att visa en möjlig placering av nya byggnader.

Illustrationsplanerna har tagits fram för att kunna göra tidiga bedömningar av möjliga bebyggelsestrukturer. Bland annat för att kunna bedöma lämpliga byggnadshöjder, kvartersstrukturer och förhållningssätt till kulturmiljö och värden i naturmark.

Bytespunkt norr

Strukturskiss med bytespunkt i norra Fruängen redovisar potential för stadsutveckling för alternativ dragning av spårvägen längs med E4/E20. Ny bytespunkt föreslås mellan tunnelbana, buss och spårväg i norra Fruängen. Tunnelbaneplattformen föreslås förlängas och få en ny uppgång mot norr. Bussterminalen föreslås flyttas till nuvarande pendlarparkering, eller längs med E4/E20.

En nordlig sträckning av spårvägen med en bytespunkt i norra Fruängen bedöms sammantaget medföra större potential till stadsutveckling i Fruängen, både i centrum och längs övriga gator i stadsdelen.

Potential och fördelar

+ En ny bytespunkt söder om E4/E20 medför att de norra delarna av Fruängen får närmre till kollektivtrafik, och därmed har en större potential att bli ett attraktivt läge för nya arbetsplatser och bostäder. Centrum ges förutsättningar att växa norrut. Potential för mer service i en större del av Fruängen ges, med fler människor som vistas längs med gator och på nya offentliga rum.

+ De södra delarna av Fruängens centrum kan utvecklas med fler arbetsplatser, mer service och nya bostäder, utan de begränsningar

som spårväg och bytespunkt längs Fruängsgatan skulle medföra.

+ En spårvagnshållplats i norra Fruängen motiverar en förlängning av tunnelbaneplattformen med en ny entré från norr. Det gör det lättare att ta sig till tunnelbanan och gör att norra Fruängen får ett mer centralt läge.

+ Mälarhöjdens idrottsplats får ett mer integrerat läge nära kollektivtrafikhållplatser.

+ Bytespunkten ger förutsättningar att binda ihop Fruängen och Västertorp bättre, och potential till att stärka gångkopplingen över E4/E20.

+ Dagens bussterminal kan flyttas till nuvarande pendlarparkering, vilket möjliggör ny bebyggelse för bostäder och arbetsplatser i ett skyddat läge.

+ Ytterligare ett hållplatsläge möjliggörs

vid Västertorps trafikplats, som täcker in behovet av tillkommande bostäder och arbetsplatser som planeras inom program för Mellanbergstråket.

+ Mickelsbergsvägen kan utvecklas med ny bebyggelse på den norra sidan av gatan.

+ Spårvägsdragningen bedöms inte påverka värden i kulturmiljö och stadsbild negativt. Få träd med stora naturvärden påverkas.

+ Alternativet medför en kortare restid och väntas ge en mindre klimatpåverkan eftersom den innebär en kortare spårsträcka.

+ Sträckningen bedöms bli trafiksäker med få korsningspunkter för gående.

Utmaningar och nackdelar

- Barriäreffekten av E4/E20 riskerar förstärkas med nya spårvägsspår intill.

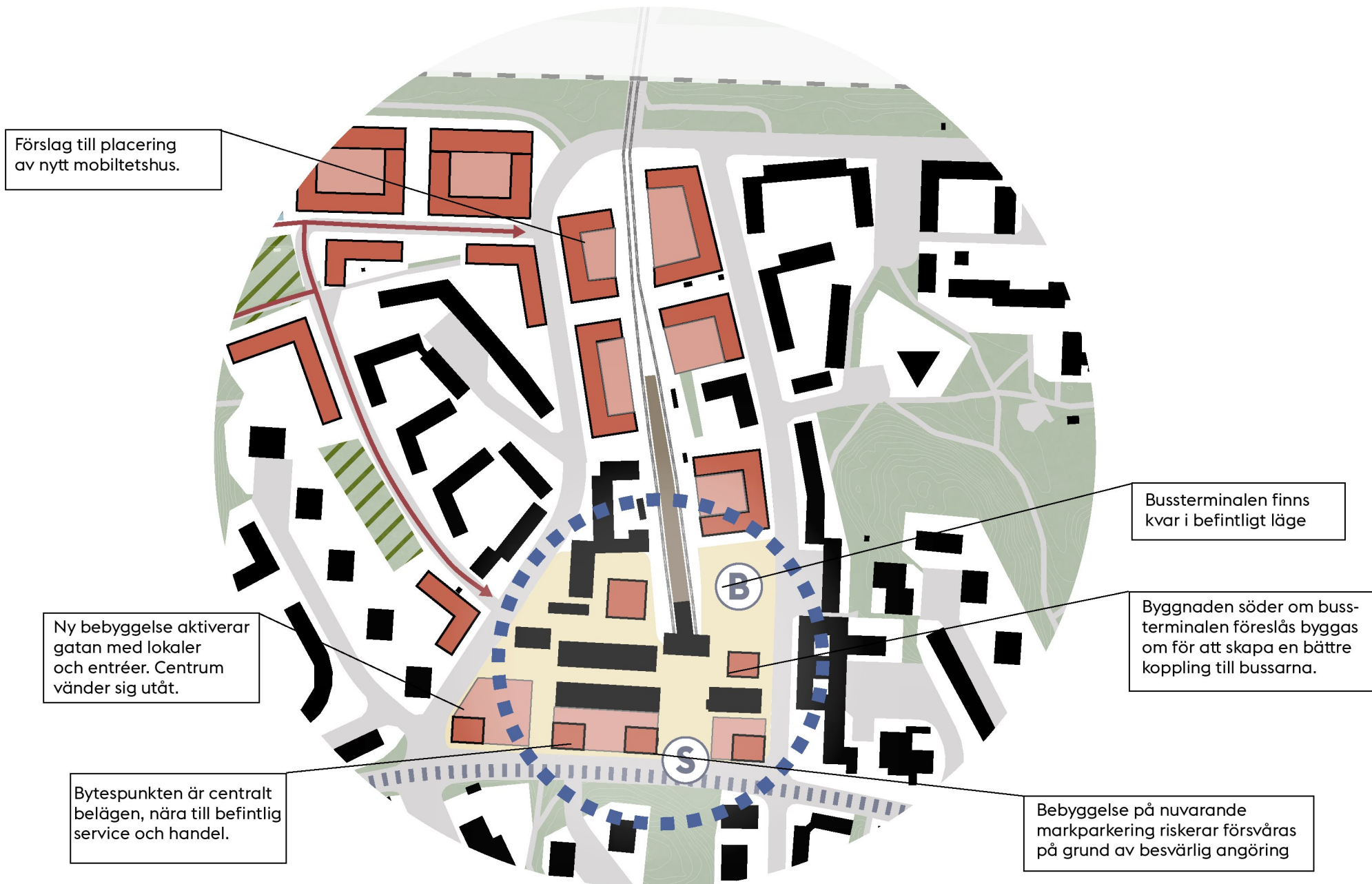
- Närheten till E4/E20 gör att hållplatsen utsätts för buller och dålig luftkvalitet.

- Bytespunkten hamnar längre bort från befintligt centrum. Lösningen förutsätter att tunnelbanan får en ny uppgång och att bussterminalen flyttas för att kunna göra snabba byten mellan kollektivtrafikslagen.



**Centrum ges
förutsättningar att växa
norrut.**





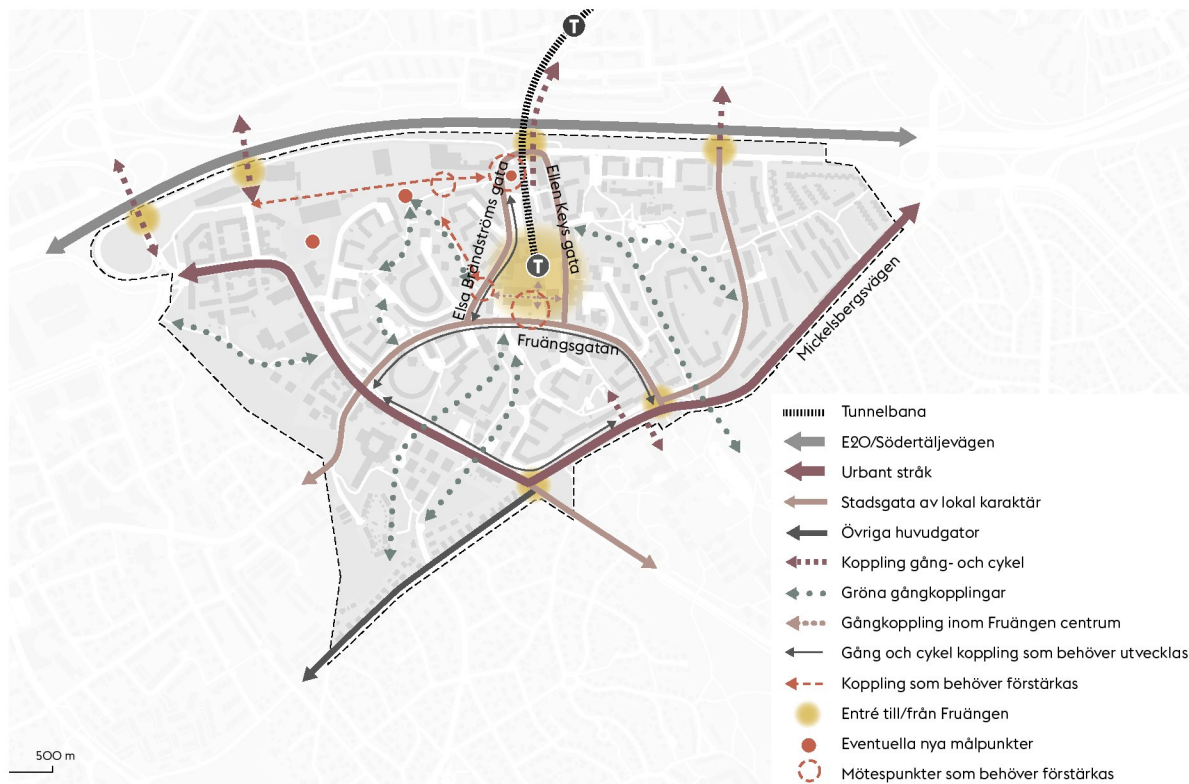
Karta som visar förslag för ny bebyggelse i det södra alternativet för spårvägens dragning. Bebyggelsens skala och placering utreds vidare i efterföljande detaljplan.



Karta som visar förslag för ny bebyggelse i det norra alternativet för spårvägens dragning. Bebyggelsens skala och placering utreds vidare i efterföljande detaljplan.

Koppla ihop och nå ut

Fruängens nätverk av gång- och cykelstråk förstärks med nya kopplingar som gör nätet mer sammanhängande och gent. Det gör det lätt att hitta och röra sig till fots och på cykel i Fruängen. Det bidrar också till att Fruängen hänger väl ihop med omgivande stadsdelar och Huddinge kommun.



Förbättrade gång- och cykelbanor

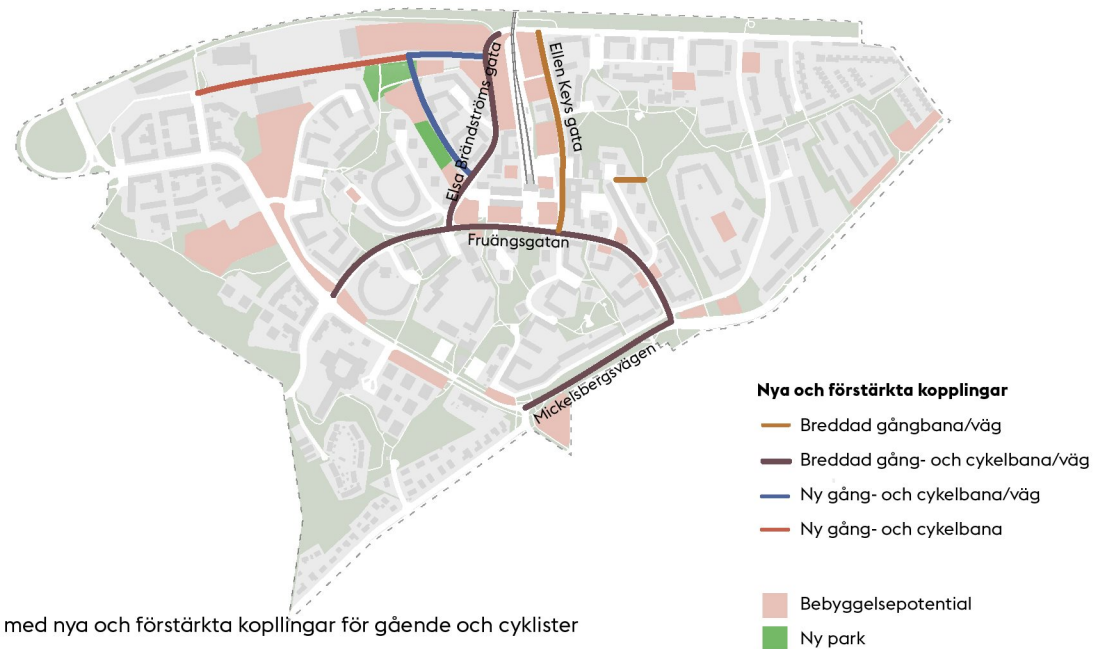
Nya kopplingar för gående och cyklister föreslås i programmet. Ett flertal gator får breddade eller nya gång- och cykelbanor (se karta på nästa sida). En ny gata och gång- och cykelväg kopplar samman Mälarhöjdens idrottsplats bättre med centrum.

Angöring och parkering

Möjlighet till angöring och parkering har studerats översiktligt i programarbetet och kommer utredas vidare i kommande detaljplaner.

Gångtunnlar

Gångtunnlarna i området upplevs generellt som mörka och otrygga. För att förbättra tillgängligheten skulle dessa behöva försees med ljusare väggar i kombination med bättre belysning och fritt utrymme utanför för förbättrad sikt. Det bör utredas om gångtunneln väster om centrum kan byggas bort för att möjliggöra en bättre utveckling av Elsa Brändströms gata (se avsnitt om centrum).



Karta med nya och förstärkta kopplingar för gående och cyklister



Karta med befintliga och nya målpunkter

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning är att planprogrammets genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras.

I kommande detaljplan behöver en kulturhistorisk analys och konsekvensbedömning tas fram för att utreda påverkan på stadsbild och kulturmiljö.

Stadsliv och stadsbild

Programförslaget medför förändringar i stadsdelen som behöver belysas. Här beskrivs konsekvenserna för stadsbild, naturvärden och andra viktiga aspekter som påverkas av förslaget.

Stads- och landskapsbild

Programförslaget utgår från en arkitektonisk idé som övergripande beskriver hur ny bebyggelse kan utformas i centrum, längs med stadsgator och vid övrig komplettering i stadsdelen. Centrum föreslås utvecklas från en gles struktur med markparkering och låg bebyggelse till en tät stadsstruktur med högre bebyggelse. Förslaget kommer att förändra Fruängens stadsbild och siluett. Viss natur- och parkmark kommer försvinna till förmån för ny bebyggelse. Programmet föreslår att utveckling med ny bebyggelse och gröna mellanrum på parkeringsytor och ytor som saknar värden som mötesplatser prioriteras.

Centrum

För att möjliggöra en utveckling av centrum i linje med översiktsplanens mål krävs ombyggnad och viss rivning av befintlig bebyggelse. En större omvandling av centrum bedöms vara

motiverad för att stärka förutsättningarna för ett mer levande centrum med mer stadsliv, handel, service, fler bostäder och stärkt orienterbarhet.

Stadsgator

Flera gator i Fruängen är idag överdimensionerade trafikrum, där bilar gynnas framför gående och cyklister. Programmet föreslår tillägg med bebyggelse som stärker gatorna som stadsrum med aktiva bottenvåningar och entréer. Nya och förbättrade gång- och cykelbanor föreslås. En utveckling längs med gatorna bedöms bli ett värdskapande komplement till stadsdelens gröna gångstråk.

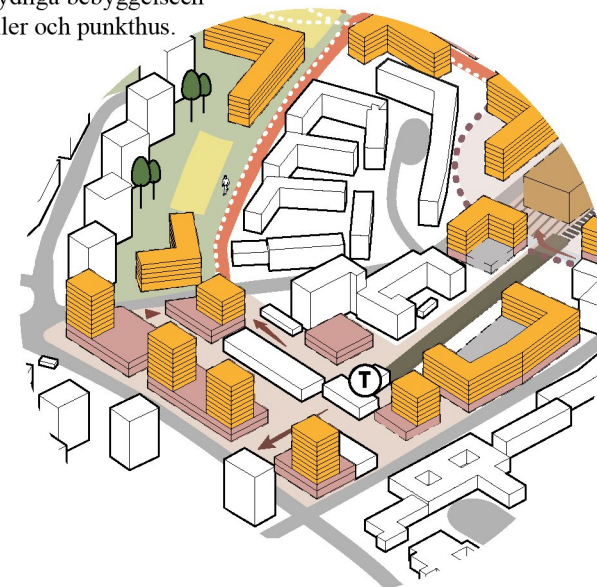
Komplettering bland övrig bebyggelse

I övriga delar av stadsdelen föreslås ny bebyggelse provas framförallt genom omvandling av parkeringsytor, tidigare bebyggd mark eller grönytor som saknar höga naturvärden eller

har betydelse som mötesplatser. I dessa delar föreläs ny bebyggelse inordnas i befintlig karaktär, i typologi och skala för att anpassas till omkringliggande bebyggelse. Grupper av nya hus utformas som ett enhetligt tillägg till Fruängens karaktär av tydliga bebyggelseenklaver, lameller och punkthus.

Sammanvägd bedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget är i linje med översiktsplanens mål. De positiva konsekvenserna av förändringen bedöms väga tyngre än de negativa.



Skiss av hur centrum kan utvecklas med ny bebyggelse. Skissen redovisar en möjlig utformning av bebyggelsen, som föreslås placeras på lägre sockelbyggnader som anknyter till centrumets intima skala. Punkthusens riktning föreslås anpassas till omkringliggande punkthus.

Service

Nya lokaler och bostäder skapar bättre förutsättningar för befintlig service men även potential för fler centrumfunktioner i anslutning till den utvecklade bytespunkten med spårväg syd. Utöver utvecklingen av lokaler för verksamheter möjliggörs ett nytt och mer lämpligt läge för den grundskola som idag ligger i en föredetta industri-lokal.

Bostäder

Programmet möjliggör för cirka 1000 nya bostäder och bidrar till stadens högt uppsatta mål om 140 000 nya bostäder till år 2030. De nya bostäderna utgör ett viktigt tillskott till bostadsmarknaden med hög boendekvalitet i ett kollektivtrafiknära läge.

Trafik och gata

Sammantaget leder programförslaget till bättre kopplingar för gående och cyklister, med nya och breddade gång- och cykelbanor längs med flera gator. Där det är möjligt breddas hela gatan för att rymma bredare gång- och cykelbanor. På några gator minskas körbanebredden vilket bidrar till lägre hastighet för biltrafiken. Sex gator får en ny utformning enligt ovan vilket ger en mer trafiksäker miljö. Det rör sig om Mickelsbergsvägen, Vantörsvägen, Fruängsgatan, Elsa Brändströms gata, Ellen Keys gata och Fredrika Bremers gata. Samtliga av dessa gator gör det lättare att nå den nya knut-

punkten för spårväg syd. Det bidrar sammantaget till goda förutsättningar för att människor i Fruängen ska kunna resa med kollektivtrafik.

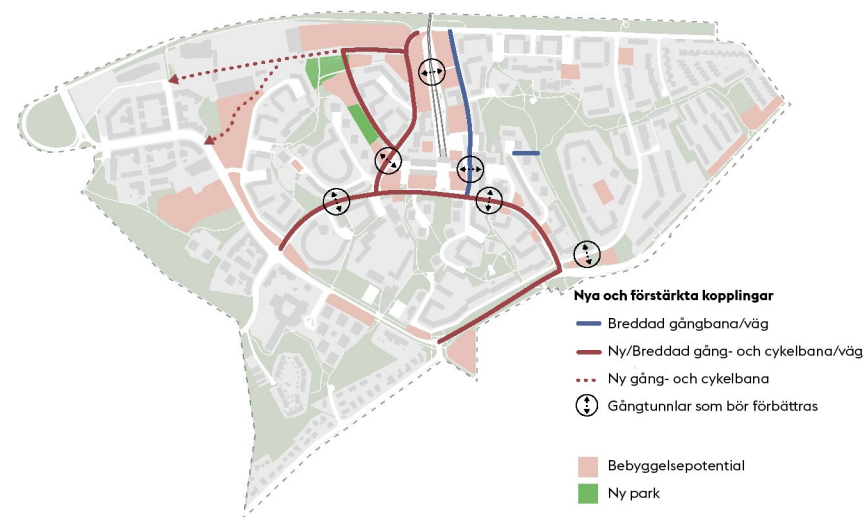
Parkering

Ianspråktagandet av markparkering för andra ändamål minskar antalet parkeringsplatser i stadsdelen. Minskningen av antalet parkeringsplatser är dock planerad utifrån befintligt bilinnehav och med satsningar på mobilitetsåtgärder. Sammantaget innebär det att färre personer kommer kunna parkera sin bil i Fruängen på allmän markparkering. Boende kommer därför att behöva nyttja privat parkering som finns i området fullt ut och personer från andra stadsdelar som nyttjar dem kommer få svårare att hitta en parkering. Om avgiftsbeläggning införs bedöms det dessutom frigöra parkering för boende och besökare i Fruängen, istället för att boende i andra stadsdelar parkerar här för att det är gratis som idag. Strategin bedöms över tid främja ett minskat bilinnehav och transporter med andra färdmedel.

Hållbara transporter

Hur spårvägen dras i Fruängen ger konsekvenser för bland annat placering och utformning av ny bebyggelse, samt framkomligheten med biltrafik. Region Stockholm utreder olika lokaliseringar och utformningar av spårvägen. Det prövas inte inom ramen för programmet för Fruängen. Förslagen i programmet har utgått från två alter-

nativ för spårvägens sträckning. Det norra alternativet med sträckning längs E4/E20 och en ny bytespunkt för kollektivtrafik i norra Fruängen bedöms sammantaget medföra större positiva konsekvenser för utvecklingen av nya bostäder, arbetsplatser, verksamheter och centrumändamål i enlighet med översiktsplanens mål.



Karta med nya och förstärkta kopplingar för gående och cyklister

Park- och grönstruktur

Ett viktigt karaktärsdrag för Fruängen är det sammanhängande nätet av parker och gångstråk, som till stor del bibehålls i programförslaget.

Utveckling av befintlig naturmark till nya parkytor i anslutning till Mälarhöjdens IP kan bidra med nya målpunkter och parkfunktioner i stadsdelen.

Barnperspektiv

Den nya placeringen av grundskolan invid idrottsplatsen och den nya parken gör att den har god tillgänglighet i gång- och cykelnätet. Det i sin tur möjliggör för trygga skolvägar för barnen. Naturmarken och det kuperade landskapet ger möjligheten att anordna en varierad och grön skolgård.

Nya och breddade gång- och cykelvägar längs med flera gator i stadsdelen underlättar barns rörlighet i stadsdelen.

Jämställdhet och trygghet

Genom att skapa bättre siktlinjer mellan platsbildningarna och gaturummen förbättras möjligheten att få en överblick av platserna och därmed upplevelsen av trygghet. I programförslaget föreslås flera nya kopplingar för att förbättra orienterbarheten för gående och cyklister. Särskild fokus har legat vid att utveckla centrum, dels genom en

ny väg mot idrottsplatsen dels genom att koppla platsbildningarna bättre mot de angränsande stadsgatorna. Den nya bebyggelsen bidrar även med en större funktionsblandning och därmed en större dag- och nattbefolkning i centrum. Tillsammans med möjligheten att skapa fler entréer och fönster mot de offentliga rummen ges centrum en tryggare stadsmiljö att vistas i och passera förbi för män och kvinnor.

Det föreslagna grönområdet mellan idrottsplatsen och centrum med ny bebyggelse och parkfunktioner bidrar till en tryggare väg mellan dessa två viktiga målpunkter i stadsdelen. Nya parkfunktioner bidrar med ytterligare målpunkter i anslutning till idrottsplatsen. Genom att bredda utbudet av funktioner för idrott, rekreation och lek är det möjligt att verka för en mer jämställd tillgång till rekreation för flickor och pojkar.

De förbättrade kommunikationerna med spårväg syd och en utveckling av bussterminalen skapar bättre förutsättningar för att resa med kollektivtrafik och verkar för ett mer jämställt resande genom att minska bilbehovet.

Kulturmiljö

Programförslaget påverkar bebyggelse som är särskilt värdefull ur kulturmiljöhänsyn, främst i centrum. En del av ytorna är idag

parkeringsytor, men i vissa fall kan rivning av befintlig bebyggelse vara aktuellt. I de fall en byggnad föreslås rivas bör en antikvarisk utredning fastslå påverkan på kulturmiljön. Detta görs inom ramen för respektive detaljplan.

I övriga delar av programförslaget placeras ny bebyggelse där påverkan på kulturmiljön är mindre. Det handlar om bebyggelse med visst kulturmiljövärde och positiv inverkan på stadsbilden eller bebyggelse utan klassificering.



Karta med kulturmiljöhistorisk klassificering och ytor som föreslås bebyggas i programmet.

Miljö, hälsa och naturvärden

Naturvärden

De ädellövsmiljöer som finns inom programområdet är bland de viktigaste i Stockholmsområdet och är med hänsyn till detta viktiga att bevara för att säkra översiktsplanens mål om att bibehålla spridningssambanden. Åtgärder som föreslås i spridningsanalysen gäller främst att bibehålla, men även i viss mån, förstärka barrskogssambanden eftersom dessa är svaga idag. Det särskilt utanför programområdet.

Alla områden med högt naturvärde,

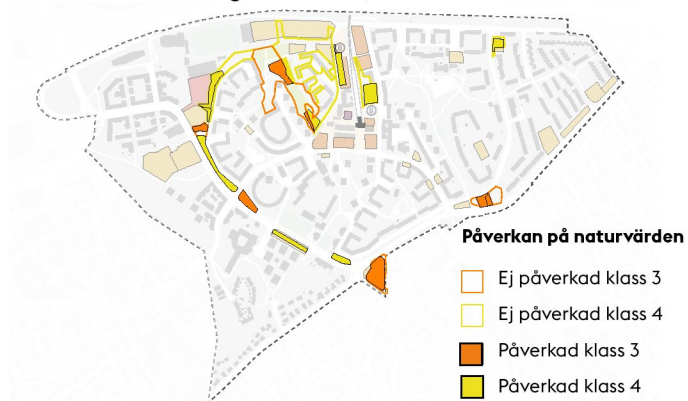
klass 2, bevaras i programförslaget. Områden med påtagligt naturvärde, klass 3, kräver stor hänsyn i planeringen. Fyra områden med klass 3 påverkas i mindre omfattning av förslag till ny bebyggelse och ett område påverkas i sin helhet. I det sistnämnda fallet bör förslag till bebyggelse utvecklas med strävan att spara ekmiljön i gårdsmiljön. Annars påverkas sex områden med visst naturvärde, klass 4. I två av områdena förekommer alléer med ett generellt biotopskydd men har obetydligt artvärde. Det

övriga områdena har inte heller ett betydande artvärde men bidrar som biotop till den biologiska mångfalden. Sammantaget bedöms programförslaget anpassats till platsens höga naturvärden och värnar dessa i stor grad. Intrång föreslås med försiktighet i områden med lägre naturvärde och särskild hänsyn bör tas i detaljplanearbetet i det område som påverkar ekmiljö.

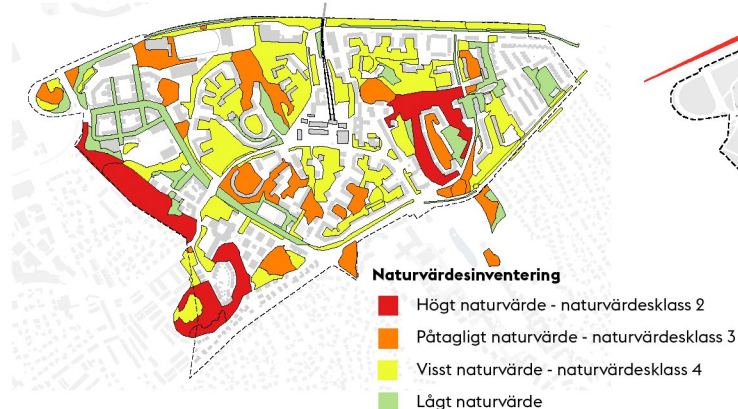
Buller

Bullersituationen längs E4/E20, tunnelbanan och de gator

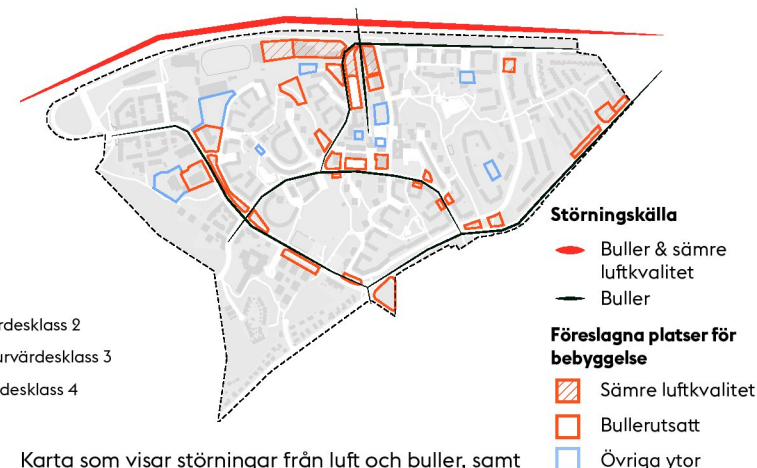
inom stadsdelen som genererar buller över 60 dBA kräver att bostadsbebyggelse utformas med hänsyn till de höga ljudnivåerna. Se områden med orange linje i bild nedan. Störningar från stomljud och vibrationer för ny bebyggelse nära tunnelbanan, samt utifrån ny dragning av spårvägen. Det bedöms möjligt att hantera inom ramen för kommande detaljplanearbeten.



Karta med programförslagets påverkan på naturvärden utifrån klassificering i genomförd naturvärdesinventering.



Karta nuläge, med naturvärden utifrån genomförd naturvärdesinventering. Kartan visar både allmän plats och kvartersmark.



Karta som visar störningar från luft och buller, samt ytor som föreslås bebyggas i programförslaget.

Luftföroreningar

Större del av programområdet har en god luftkvalitet med halter under miljömålen. Närmast E4/E20 är de under miljö kvalitetsnormerna men inom utvärderingströskeln varför det bör utredas inom ramen för detaljplanearbeten i bebyggelseområde i angränsning till E4/E20, se orange skrafferade ytor i bild på föregående sida.

Risk

Utifrån genomförd riskbedömning bedöms föreslagna ytor för exploatering och exploateringsgrad som möjlig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Bebyggelse föreslås minst 30 meter från E4/E20 och åtta meter från tunnelbanan. Några av föreslagna lägen för exploatering invid riskkällorna kommer att kräva riskreducerande åtgärder. För spårväg syd bedöms ett lämpligt avstånd till bebyggelse vara 11-12 meter eller utförande av tekniska åtgärder vilket behöver övervägas i val av spårdragning och läge för bytespunkt.

Markföroreningar

Översiktlig utredning för markmiljö, med en historisk inventering, riskobjekt och tidigare markanvändning kommer att genomföras innan markanvisning.

Geoteknik

En översiktlig utredning för geoteknik kommer att tas fram innan markanvisningar. Det kan påverka utformningen av programförslaget, samt hantering av skyfall.

Dagvatten och skyfall

Dagvatten

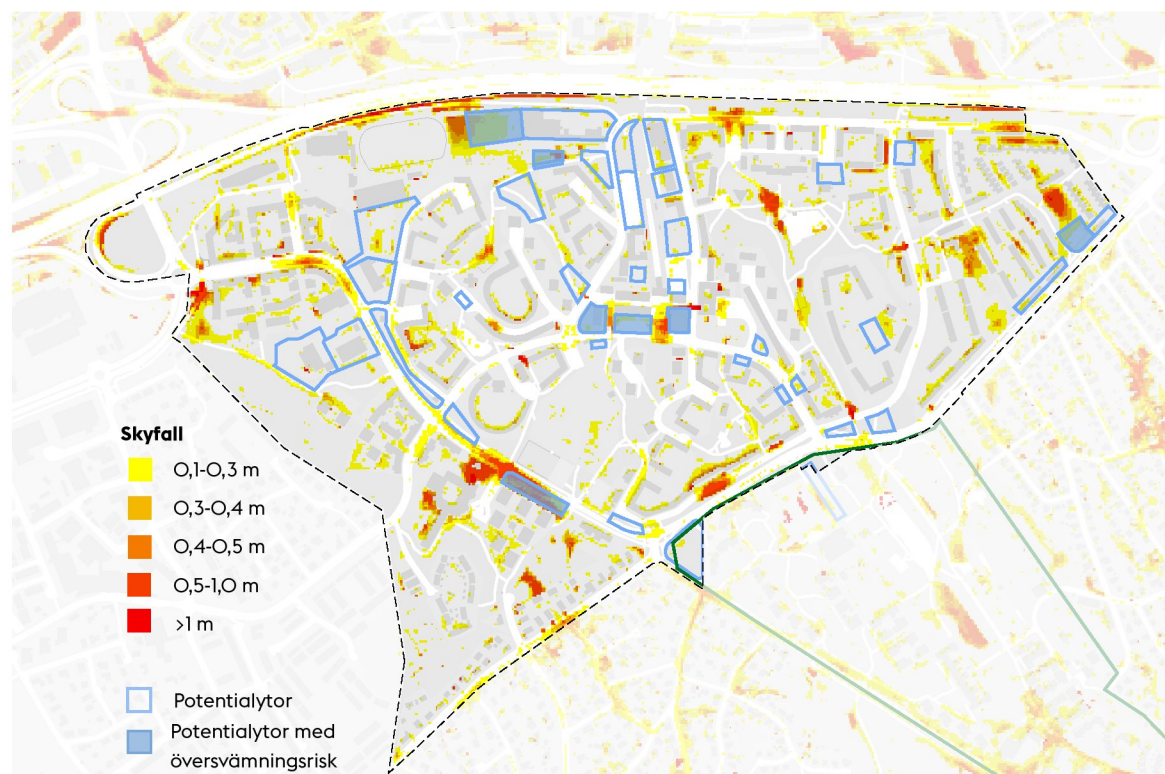
Kommande dagvattenhantering inom programområdet ska följa stadens dagvattenstrategi och riktlinjer. Det

innebär att lokal dagvattenhantering och infiltration ska säkerställas.

Skyfall

Vid kraftiga skyfall finns översvämningensrisk inom programområdet idag. Det är viktigt att ny bebyggelse inte riskerar att översvämmas vid skyfall. Ny bebyggelse ska inte heller förvärra situationen för befintlig bebyggelse och om möjligt skapa bättre förutsättningar än idag.

En skyfallsanalys kommer utföras inför markanvisning för att utreda översvämningensrisk och identifiera ytor för att hantera skyfall. Vid utveckling av potentialyta vid Mälarhöjdens IP, längs Vantörsvägen och vid Fruängens centrum är det särskilt angeläget att finna en lämplig lösning för omhändertagande av skyfallssituationen.



Karta med beräknade vattendjup enligt den översiktliga skyfallsmodellen för Stockholm stad, 2018, samt ytor som föreslås byggas i programförslaget.

Medskick till kommande planläggning

Fastighetsrättsliga frågor och arrenden

När nya detaljplaner är antagna och en ny stadsstruktur ska skapas krävs att nya fastigheter bildas och befintliga regleras. I området finns två arrenden, Mälarhöjdens idrottsplats och Stockholm parkerings markparkering i centrum. I de områden där bostäder föreslås och marken idag är upplåten med arrende är en konsekvens att befintliga verksamheter på sikt behöver byggas om eller avvecklas.

Den del av marken inom programområdet som är upplåten med tomträtt gör att tidplanen för utbyggnad av området till stor del är beroende av befintliga tomträttshavares intresse och vilja till förändring.

Markanvisningar

Markanvisning kommer att ske i enlighet med stadens markanvisningspolicy med programmet som underlag. Beslut om de första markanvisningarna beräknas kunna fattas efter programrets samråd. En markanvisning är en option att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförandet av ny bostadsbebyggelse eller annan exploatering inom ett visst markområde som staden äger.

Tekniska frågor Ledningar

Stockholm Vatten och avfall har huvudledningar och spillvattenledning längst Mickelbergsvägen. Inom SFV-L projektet (Stockholms framtida vattenförsörjning ledningar) pågår utredningar för omläggningar av vattenledningarna till år 2030-2037. SVOA har även en huvudledning längst Vantörsvägen. Älvsjötunneln passerar igenom planområdet och det kommer kvävas entreprenadsamordning vid sprängningsarbeten.

Stockholm Exergi har fjärrvärmeledningar med stora dimensioner inom programområdet.

Ny- och omläggning av Ellevios ledningar kommer behövas i området. Placering av elnätsstationer ses över i det fortsatta arbetet.

I området kan såväl omläggning som nyförläggning av ledningar behövas. Även nya typer av ledningar kan behövas denna lokaliseras i samarbete med berörda ledningsägare och studeras i detalj i kommande detaljplaneskede.

Dagvatten och skyfall

Långtidsmätningar av grundvattennivåer kommer behöva göras i kommande detaljplaneprocess.

Grundläggning

Marken inom området har varierande geotekniska förutsättningar. Inom områden med sämre bärighet kan markförstärkningsåtgärder i form av exempelvis pålning bli aktuellt. Inför markanvisning kommer utredningar för geotekniska förhållanden och markmiljö att tas fram.

Infrastruktur

Gatunätet i Fruängen kommer utgå från dagens förutsättningar, med viss komplettering av nya gator och ombyggnad av befintliga. Underjordisk infrastruktur kommer behövas ses över och kompletteras.

Schaktning och sprängning

Berg- eller jordschakt och fyllningsarbeten kommer att krävas för både den nya bebyggelsen och för att klara av lutningar på nya gator i området. Det kommer även krävas schakt och sprängning för ny- och omläggning av ledningar

Ekonomi

Stadens utgifter för att genomföra investeringar i ny allmän platsmark, så som gator och parker, finansieras genom intäkter av upplåtelse och överlåtelse av stadens mark till ny bebyggelse. Flera andra nämnders

investerings- och/eller driftbudget påverkas av projektet. Kostnader för genomförande av programmet kommer till stor del påverkas av omfattningen av bland annat markföreningar, sprängning, schaktning, anläggning av nya gator och dagvattenhantering. Ett flertal fördjupade utredningar behöver göras i området för att klargöra de ekonomiska förutsättningarna för ny bebyggelse.

I Sverigeförhandlingen regleras att stat, region och kommun finansierar infrastruktur mot att kommuner bygger bostäder och cykelinfrastruktur. I ramavtal 6 - Storstad Stockholm ingår spårväg syd som ska finansieras och medfinansieras i enlighet med bilaga 1 till ramavtalet.

Tidplan

Arbetet med de första detaljplanerna bedöms kunna påbörjas under 2023, under förutsättning att programmet godkänns. Platser som berörs av spårvägens dragning kan behöva invänta beslut om sträckning och placering av ny hållplats för spårvägen. Det gäller bland annat ny bebyggelse i centrum samt läge för bussterminal.

För att säkra behovet av skola och andra funktioner i stadsdelen i närtid, kan enstaka detaljplaner påbörjas innan programmet är godkänt av stadsbyggnadsnämnden.

Fortsatt utredningsbehov

Inför markanvisning:
- Dagvattenhantering
- Översvämningsrisk
- Geotekniska förutsättningar
- Markföreningar
- Ledningssamordning

Inom detaljplaneprocessen:
- Påverkan på kulturmiljö och stadsbild
- Buller
- Luftkvalitet
- Risk
- Spårburen trafik - avstånd och åtgärder
- Trädinventering
- Konsekvenser för naturvärden och spridningssamband
- Barnkonsekvenser
- Dagvattenhantering
- Översvämningsrisk
- Geotekniska förutsättningar
- Markföreningar

Medverkande

Program för Fruängen

Dnr 2019-14311

Stadsbyggnadskontoret

Anja Linna
Elin Henriksson
Nihal Shehata
med flera

Exploateringskontoret

Anna Ingels
Elin Berglund
Johan Karlqvist
Olga Holmström
Sara Ellert Ezeldin
Sofia Thurin

Trafikkontoret

Malin Berger

Trafikkonsulter

Sweco

Övriga

Tomträttshavare SBB

Bilagor:

- Konsekvensbedömning program Fruängen, Ekologigruppen 2022-02-03
- Naturvärdesinventering Fruängen, Ekologigruppen, 2021-09-29
- Parkeringsinventering Fruängen, Sweco, 2021-10-31
- Sprdningsutredning för Fruängen och Mellanbergsparken, Ekologigruppen, 2021-01-29
- Rapport digital dialog Fruängen, Niklas Holmquist, 2021-03-12

Omslagsbild:

Visionsbild, stadsbyggnadskontoret.

Fotografier, kartor och illustrationer:

Samtliga Stockholms stad.

Tryck:

Åtta.45 Tryckeri AB, Stockholm 2022

Program för Fruängen

**Samrådshandling september 2022
Dnr 2019-14311**