

# FARSTARONDELLEN

Program för allmän platsmark 2023-03-31



# INNEHÅLL

Inledning	3
Förslag gator	4
Sektioner	9
Fortsatt arbete	12

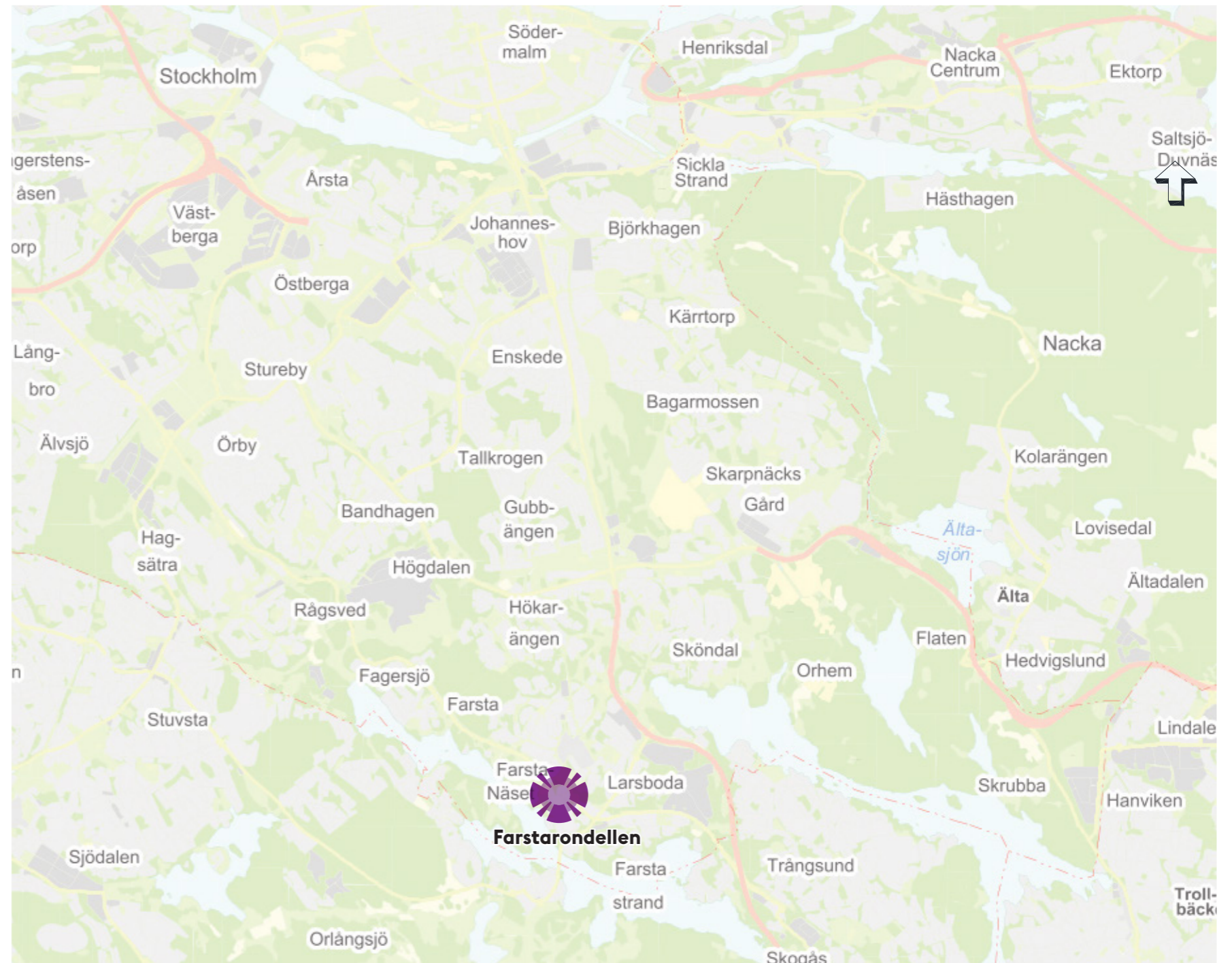
## Projektgrupp

STOCKHOLMS STAD, Exploateringskontoret:  
Niklas Karlsson, projektledare  
Nanna Mencin, byggprojektledare  
Martin Viitanen, trafikplanerare  
Karin Stephansson, landskapsarkitekt

## KONSULTER

SWECO AB:  
Maria Lindelöf, trafikplanerare  
Dejan Pijetlovic, trafikplanerare

Nyréns Arkitektkontor:  
Sanna Jonsson Buttery, landskapsarkitekt  
Bengt Isling, landskapsarkitekt



Orienteringsfigur. Lila markering visar programområdets läge i Stockholm.



# INLEDNING

## Bakgrund och syfte

Farstarondellen planeras att byggas om till två trevägskorsningar för att möjliggöra ny bebyggelse i området kring Magelungsvägen och Hagforsgatan.

Projektet ingår som en del i översiktsplanens program för Farsta och ska bidra till stadens övergripande bostadsmål om att bygga 140 000 bostäder fram till 2030. Ett annat viktigt mål med exploateringen är att stärka sambandet mellan Farsta centrum och Farsta strand.

Detaljplanen syftar till att utveckla området med ny bebyggelse, skapa förutsättningar för goda och varierande boendekvaliteter samt funktionella och levande gatumiljöer. Planen ska möjliggöra cirka 300 nya bostäder, verksamhetslokaler i bottenvåningarna samt ett LSS-boende, fördelat på tre kvarter.

Programarbetet har syftat till att utreda och ta fram förslag på hur gator och anslutande allmän platsmark kan utformas för att möta behoven som uppstår i samband med ny exploatering.

## Mål

Målen för allmän platsmark är följande:

- Att gaturummen utformas så att de blir stadsmässiga, gröna och trygga och att framkomlighet för gående och cyklister är god.
- Att Magelungsvägen och Farstavägen utformas så att framkomligheten för fordonstrafik fortsatt är god.
- Att mötet med angränsande naturmark, där den sparas, utförs på ett hänsynsfullt och omhändertaget sätt.

## Omfattning och avgränsning

Planområdet utgörs av gatorna Magelungsvägen, Farstavägen och Hagforsgatan. På Magelungsvägen sträcker sig utredningsområdet från Boforsgatan i söder till strax väster om befintlig fastighet Runmarö i nordväst. På Hagforsgatan sträcker sig utredningsområdet till Ekshäradsgatan i väster och på Farstavägen till Kristinehamnsgatan i nordost.

Utredningen innefattar påverkan på allmän platsmark, där även hänsyn tagits till anslutning av kvartersmark. Utformning och funktioner på kvartersmark har dock ej beaktats.



Översikt över planområdesgränsen av program Farstarondellen.



# FÖRSLAG GATOR

## Körytor

Planförslaget innebär att befintlig cirkulationsplats, Farstarondellen, byggs om till två nya signalreglerade trevägskorsningar. Magelungsvägen blir inte längre genomgående då den blir en del av den norra trevägskorsningen där Magelungens västra ben kopplar på västerut och Farstavägen tar vid norrut. På Hagforsgatan och Farstavägen föreslås befintlig sektion byggas om, i huvudsak för att skapa mer utrymme för gående och cyklister och mindre yta för fordonstrafik. Fram mot de signalreglerade korsningspunkterna utökas antalet körfält för att klara framkomligheten i det nya gatunätet. På Hagforsgatan minskas befintlig gatusektion för att ge utrymme till ny exploatering.

Den nya gatustrukturen innebär att antalet körfält på Magelungsvägen utökas från ett till två in mot korsningarna med Hagforsgatan och från ett till tre in mot korsningen med Farstarondellen. Utgående fält, i södergående riktning, ökar från ett till två körfält. På Farstavägen och Magelungsvägen väst utökas antalet körfält från ett till två i båda riktningarna medan antalet körfält på Hagforsgatan fortsatt blir ett i vardera riktningen.

Den högsta tillåtna hastigheten behålls enligt befintligt till 40 km/timme på samtliga gator.

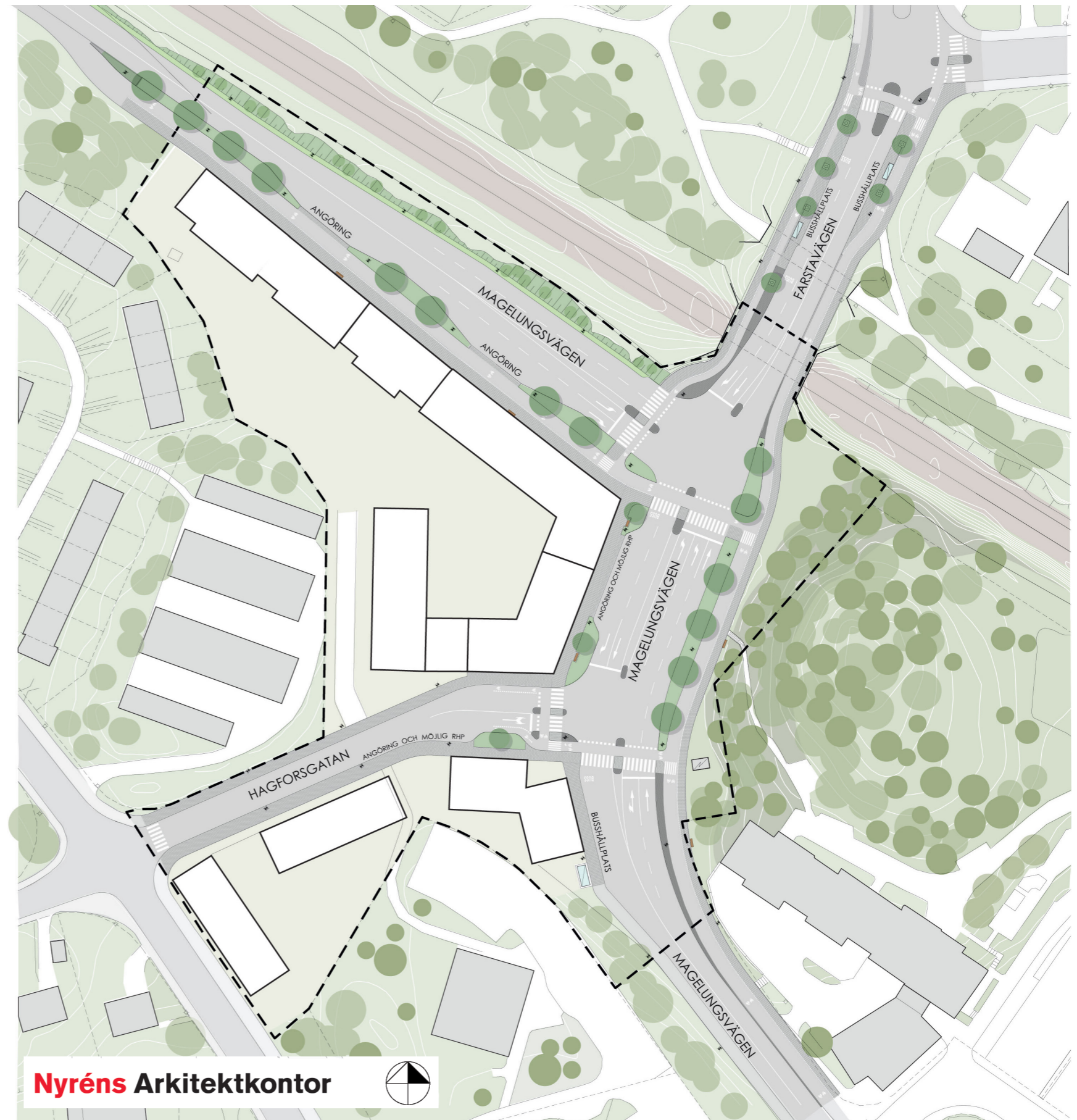
## Gång- och cykeltrafik

Planförslaget möjliggör för nya målpunkter utmed Hagforsgatan och Magelungsvägen i och med att den tillkommande bebyggelsen planeras ha verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Tillkommande målpunkter förstärker gångstråken utmed gatorna och skapar en tryggare och mer aktiv gatumiljö.

I planförslaget föreslås gångbanor utmed båda sidor på Magelungsvägen, Farstavägen och Hagforsgatan. På Magelungsvägens västra ben föreslås endast gångbana på den östra sidan, likt idag. Gångbanorna ges en varierande bredd på mellan 2 och 3,25 meter. Bredare gångbanor har eftersträvat. På grund av anpassningar mot nya byggnader och fastighetsgränser och på begränsningar i den befintlig miljön, såsom befintlig bro på Farstavägen och minsta avstånd till Nynäsbanan, har det dock inte gått att åstadkomma i alla lägen.

Inom planområdet sträcker sig ett primärt cykelstråk utmed Magelungsvägen medan cykelstråket på Farstavägen är en del av huvudnätet i Stockholms stads cykelplan. På Magelungsvägen föreslås en dubbelriktad cykelbana med bredden 3,25 meter. Cykelbanan är placerad på gatans nordöstra sida i söder och på den sydvästra sidan på Magelungsvägens västra ben.

På Farstavägen föreslås en enkelriktad cykelbana på gatans västra sida och en dubbelriktad cykelbana på gatans östra sida. Den dubbelriktade cykelbanan möter befintlig gång- och cykelväg som ansluter i korsningen med Kristinehamnsgatan. Vidare så kopplas gång- och cykelvägen som passerar under Farstavägen ihop med huvudnätet på Farstavägen och vidare mot det



Illustrationsplan för planprogrammet Farstarondellen



# FÖRSLAG GATOR

primära stråket på Magelungsvägen. Genom att anlägga en dubbelriktad cykelbana på Farstavägens östra sida minskar även behovet av att korsa Magelungsvägen för cyklister som ska vidare söderut utmed det primära cykelstråket.

Förslaget innebär förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för både gång och cykel, då samtliga gångbanelängder breddas samt att cykelbanorna förses med en skyddszon mot körbanan. Även om Stockholms stads rekommenderade mått på gångbanor utmed huvudgatorna ej har uppnåtts (3,5 meter) så medger föreslagna bredder möten mellan två gående inom gångbanelängden, vilket bedöms möta platsens behov för förväntat gångflöde. Där bebyggelse föreslås ansluta mot bakkant gångbana föreslås bredare gångbanor, för att möta entréer mot gatan på ett önskvärt sätt. Driftmått uppnås på samtliga gångbanor i planförslaget.

För cykel innebär planförslaget att det primära stråket utmed Magelungsvägen uppfyller rekommenderade minsta mått enligt Stockholms stads cykelplan, medan huvudnätet utmed Farstavägen inte uppfyller målen. Framst då sektionen begränsas av befintlig bro, vilket inte möjliggör en ytterligare breddning. Även om cykelplanens rekommenderade mått ej har kunnat uppfyllas klaras utrymmesklass B på Farstavägens båda sidor. På Magelungsvägen i väster separeras den idag kombinerade gång- och cykelbanan, så att gång och cykel får separata banor.

## Övergångsställen

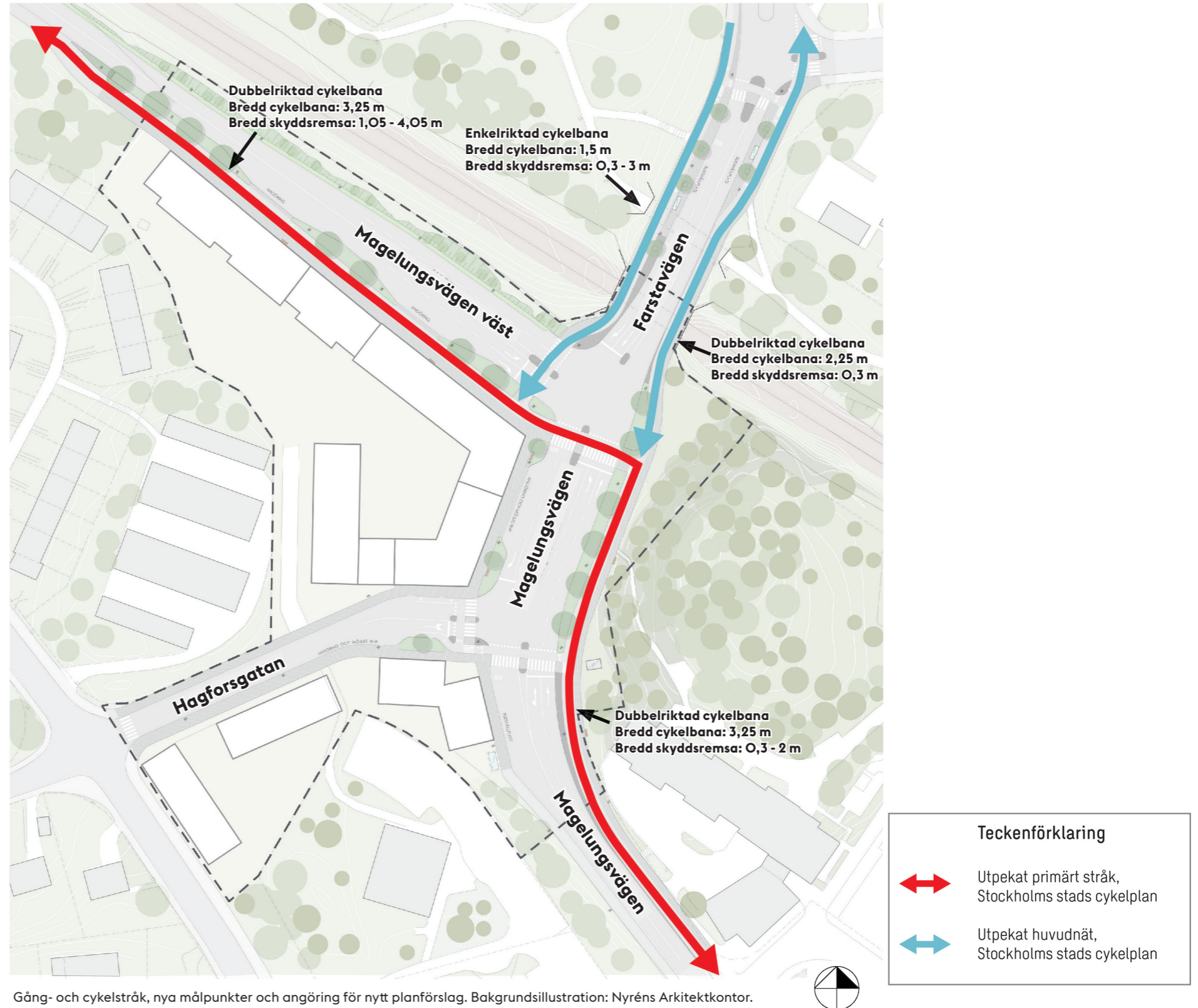
Den nya gatustrukturen medför att passager behöver anpassas till ny korsningsutformning.

I den södra korsningen, Magelungsvägen – Hagforsgatan, föreslås ett övergångsställe tvärs Magelungsvägens södra ben och ett tvärs Hagforsgatan. Inget övergångsställe föreslås över det norra benet.

Även i den norra korsningen, Magelungsvägen – Farstavägen, föreslås ett övergångsställe tvärs Magelungsvägens södra ben och ett tvärs den anslutande gatan, Magelungsvägen väst, medan det norra benet inte föreslås få något övergångsställe.

Övergångsställen har placerats med utgångspunkt i att ge god framkomlighet för gående och cyklister samtidigt som kömagasinen för fordonstrafiken ska vara tillräckliga och minska risken för blockeringar bakåt i korsningarna.

Samtliga nya övergångsställen signalregleras, förses med mittrefug samt tillgänglighetsanpassas.







- Planområdesgräns
- Refuger och skyddsremсор, smågatsten
- Gångytor, betongplattor
- Cykelbanor, asfalt
- Körbanor, asfalt
- Ny bänk
- Ny belysning
- Sektionsmarkering
- Väderskydd
- Ny trädplantering
- Ny gatuplantering, låga buskar
- Släntplantering mot banvall, buskar, mindre träd och gräs
- Omgivande befintliga grönytor och trädgårdar (träd visas)

### Illustrationsplan - Allmän platsmark

1:1000 A3 0 10 20 30 40 50m



# FÖRSLAG GATOR

## Markmaterial

Gångbanor och busshållplatsens gångytor beläggs med grå betongplattor i dimensionen 35x35cm. Cykelbanor asfalteras, och separeras från gångbanorna med en vit halvplatta för ökad visuell kontrast. Kantsten utförs i granit. Refuger samt remsor mellan kör- och cykelbanor beläggs med smågatsten. Där cykelbanan ligger nära körbanan, t ex på östra sidan av bron över Nynäsbanan, sätts en rad smågatsten innanför kantstenen som en förlängning av ytan av smågatsten.

## Sittplatser och utrustning

Bänkar placeras på lämpliga ställen i anslutning till gångbanor. Längs Magelungsvägen i väster (längs spåren) placeras bänkar mot fasad. Placeringarna samordnas med fasadutformning och entréer. Bänkar ska vara av en typ som följer riktlinjer för Stockholms Stad, samt ha armstöd och ryggstöd för tillgänglighet.

Kulörer och utformning på bänkar och övrig möblering, så som räcken, stamskydd, papperskorgar mm ska samordnas för ett enhetligt uttryck. Även Farstavägens broräcke kan med fördel samordnas kulörmässigt.

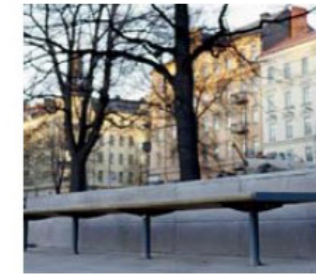
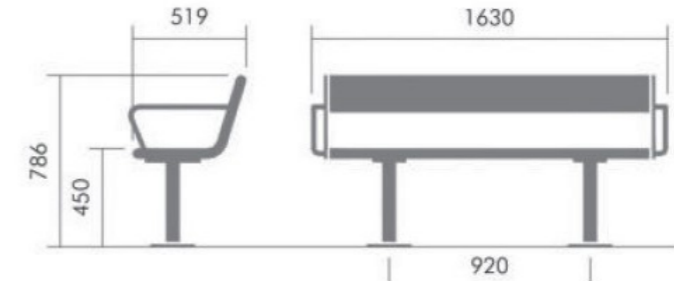
## Gatuträd och planteringar

Träden står till största delen i öppna växtbäddar som planteras med låga buskar. Vid busshållplatsen planteras träden däremot i hårdgjord yta och förses med markgaller och stamskydd

Skelettjord i form av kolmakadam enligt Växtbäddar i Stockholm Stad används för att uppnå krav på rotvolym samt möjliggöra fördröjning och rening av dagvatten. Dessa sträcker sig under gång- och cykelbanor. Under angränsningsytorna sammanbinds växtbäddarna vid behov med skelettjord och/eller öppna förstärkningslager.

Trädarter väljs så att de fungerar i trafikmiljön. De ska till exempel vara salt- och torktåliga samt inte bära frukt. Trädens placering samordnas med belysning, och arter väljs så att kronutbredning inte hamnar i konflikt med busshållplatser, fasader, belysning eller trafiksignaler. Längs Hagforsgatan och på Magelungens västra sida mot fasad väljs smalkroniga träd.

Planteringsytorna längs vägarna är generösa och utgör ett grönt inslag i den nya urbana miljön. Buskarter väljs för att stärka den biologiska mångfalden och ge variation över året, med t ex höstfärg, fröställningar och blomning. Växtmaterialet utgörs av robusta och lättskötta arter lämpliga för de tuffa förhållandena och som inte överstiger 0,6 meter i höjd.



En soffa som kan användas är April från Vestre – den ingår i Stockholms stad möbelprogram. Alternativt någon likvärdig.



# FÖRSLAG GATOR

## Slänt mot banvall

Den nya slänten mot banvallen planteras, där så möjligt utifrån drifts- och markförhållanden, med låg vegetation med inslag av solitärbuskar för att skapa en grön ridå mot järnvägen. Vägräcke används vid behov. Det befintliga staketet mot banvallen behålls.

En släntlutning på max 1:3 eftersträvas. Schakt och sprängning minimeras. Befintliga hållar och berg-i-dagen behålls där så är möjligt. Ovanför släntkrönet, där vägräcke och belysning placeras, besås ytan med gräs.

## Vegetation öster om Magelungsvägen

Öster om Magelungsvägen växer i dagsläget en ridå av tätväxande träd och buskträd längs foten på berget. Då gångbanan med den nya utformningen kommer närmare berget, föreslås denna vegetation gallras ut för att öka tryggheten och för att inte skugga ut de nyplanterade träden längs denna sträcka

## Avsteg från Stockholms stads riktlinjer

Detta avsnitt avser avsteg från Gata Stockholm samt Stockholms stads cykelplan.

Enligt Gata Stockholm är minsta gångbanebredd på huvudgator 3,5 meter, vilket inte har kunnat åstadkommas på vare sig Magelungsvägen eller Farstavägen. Gata Stockholm gör emellertid ingen skillnad på olika delar av staden. Gångflödena inom planområdet väntas bli relativt små, vilket innebär att utrymmesbehovet blir lägre. Dock uppfylls minsta tillåtna driftsmått längs alla sträckor.

Enligt Stockholms stads cykelplan är rekommenderade minsta mått på huvudcykelstråk för enkelriktad cykelbana 1,8 meter och för dubbelriktad cykelbana 2,5 meter. På Farstavägen har dessa breddmått ej klarats, främst då sektionen begränsas av befintlig broutbredning. Däremot uppfylls rekommenderade minsta mått enligt VGU. Samtliga cykelbanor har dock kompletterats med skyddszon vilket ger ökat utrymme för vingelmån för cykel.



Några växter som kan användas är till exempel *Prunus x schmittii*, mahognykörbär som är ett smalkronigt gatuträd med rik årstidsvariation och som inte får frukt. Buskskiktet kan bestå av exempelvis *Symphoricarpos 'Arvid' E*, prydnadssnöbär eller *Lonicera caerulea* var. *Kamtschatica ANJA E*, blåbärs-try som båda är väldigt tåliga och fungerar utmärkt i trafikmiljöer.



# SEKTIONER

Sektionslägen är valda för att principiellt illustrera gatornas utformning, måttkedjor och förhållande till befintlig anslutande mark som ska bevaras. Utgångspunkten är att gatorna ligger kvar på befintliga nivåer och att anpassningar till befintlig mark sker på ett mjukt och hänsynsfullt sätt.

## Magelungsvägen, sektion A-a till C-c

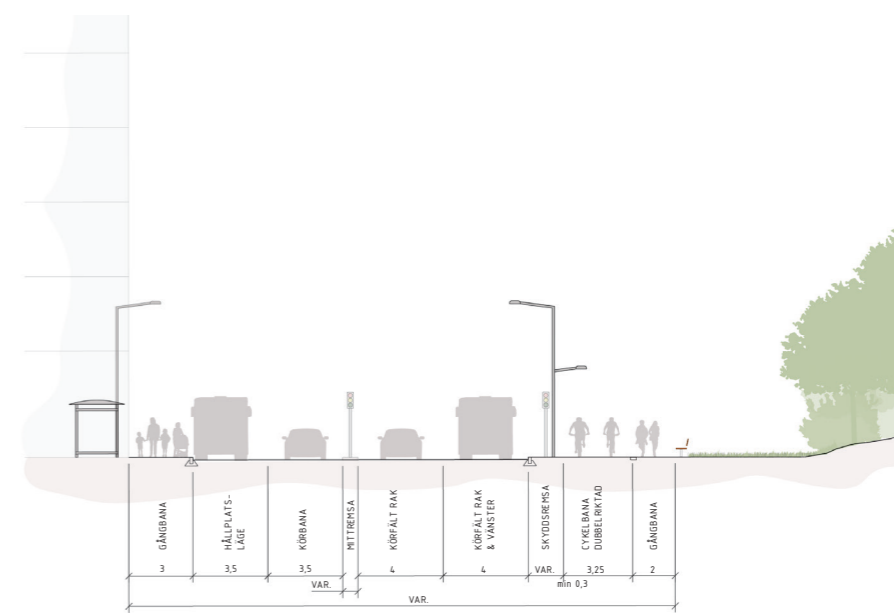
Magelungsvägen utformas med en 3 meter bred gångbana på gatans västra sida och 2 meter på den östra. Utmed den östra sidan föreslås en dubbelriktad cykelbana på 3,25 meter, separerad från gångbanan med en vit halvplatta samt olika markbeläggning. Cykelbanan separeras från körbanan med en 0,3 - 3,5 meter bred skyddsremsa eller planteringsyta. Västra sidans gångbana ansluter till största delen mot ny bebyggelse, medan den östra sidan ansluter mot befintligt grönområde där ny gatusträckning medför att befintliga träd faller och ersätts med en ny trädrad mellan körbana och cykelbana.

I sektion C-c placeras en trädrad i grönremsan på gatans båda sidor, med uppehåll för angöringsytan på gatans västra sida. I sektion A-a placeras belysningsstolpar i bakkant gångbana på båda sidor om gatan.

I sektion A-a placeras belysning i bakkant av gångbanorna, likt befintligt. I sektion B-b placeras belysningen i skyddsremsan på gatans östra sida medan stolpen på den västra sidan fortsatt är placerad i bakkant. I sektion C-c placeras belysningen i planteringsytan på gatans båda sidor.



Magelungsvägen A-a



Magelungsvägen B-b



Magelungsvägen C-c



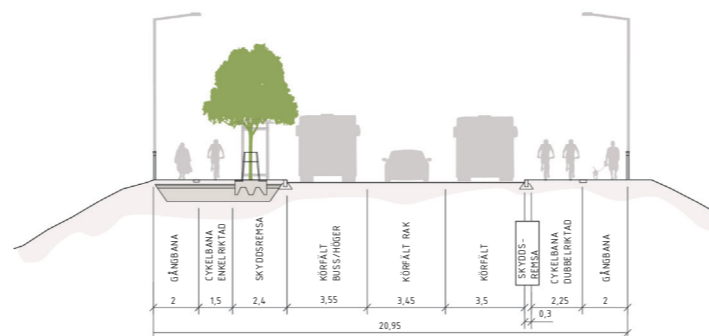
# SEKTIONER

## Farstavägen, sektion D-d till E-e

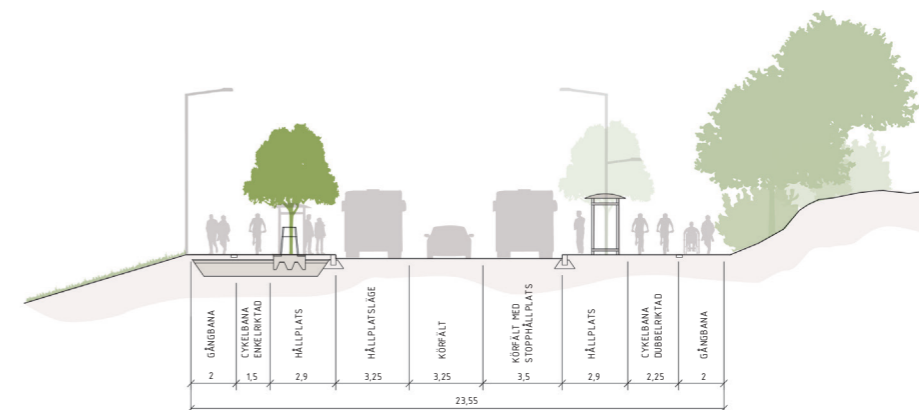
Farstavägen utformas med en 2 meter bred gångbana på gatans båda sidor. Utmed den östra sidan föreslås en dubbelriktad cykelbana på 2,25 meter och en enkelriktad cykelbana på 1,5 meter på den västra, separerad från gångbanan med en vit halvplatta samt olika markbeläggning. Mot körbanan separeras cykelbanan med en 0,3 meter bred skyddsremsa som övergår i en plattform för hållplatsläget Kristinehamngatan. Gångbanorna ansluter mot befintligt broräcke i sektion D-d och mot befintligt grönområde i sektion E-e.

I sektion D-d placeras en trädrad i skyddsremsan på gatans västra sida som fortsätter in i sektion E-e, där träd placeras på plattformsytan på gatans båda sidor.

I sektion D-d placeras belysningsstolpar i broräcket på gatans båda sidor, likt befintligt. Vid det östra hållplatsläget i sektion E-e placeras belysningsstolpar i skyddszone mellan cykelbana och körbana medan belysning på gatans västra sida fortsatt placeras i bakkant gångbana.



Farstavägen mellan broarna D-d

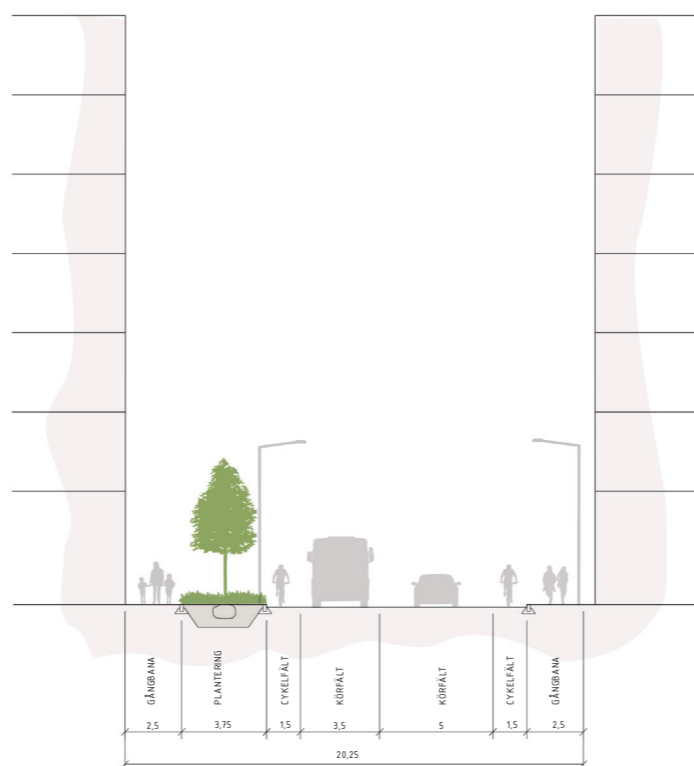


Farstavägen E-e

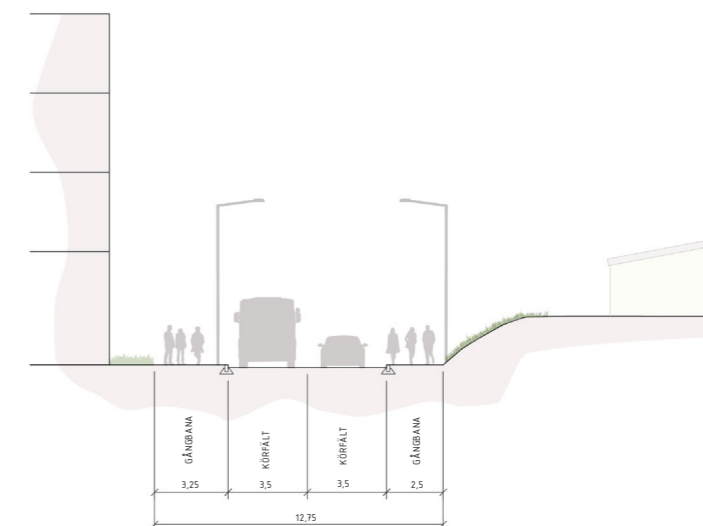
## Hagforsgatan, sektion F-f till G-g

I sektion F-f utformas Hagforsgatan med en 2,5 meter bred gångbana på gatans båda sidor och i sektion G-g breddas den södra gångbanan upp till 3,25 meter, för att rymma belysning. I sektion F-f ansluter gångbanorna mot ny bebyggelse på gatans båda sidor och i sektion G-g ansluter den norra gångbanan mot befintlig slänt och på den södra sidan ansluter gångbanan mot förgårdsmark utmed ny exploatering.

På gatans södra sida placeras belysningsstolpar i gångbanan, ut mot körbanan, längs hela Hagforsgatan och på den norra sidan föreslås belysning placeras i bakkant gångbana.



Hagforsgatan F-f



Hagforsgatan G-g



# SEKTIONER

## Magelungsvägen väst, sektion H-h till I-i

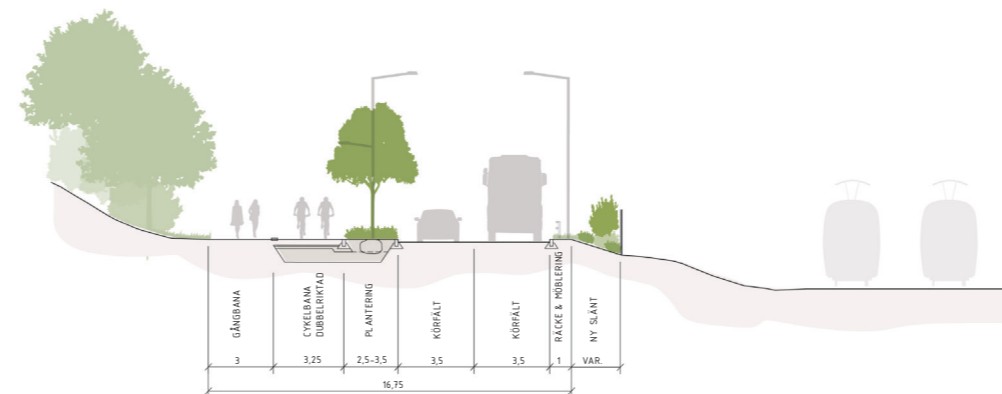
Magelungsvägens västra ben utformas med en separerad gång- och cykelbana på gatans sydvästra sida, fördelat på 3 meter gångbana och 3,25 meter dubbelriktad cykelbana som separeras med en vit halvplatta samt olika markbeläggning. Cykelbanan separeras från körbanan med en 1,05 - 4,05 meter bred skyddsremsa eller planteringsyta. Gångbanan ansluter mot ny bebyggelse utmed hela sträckan. På gatans norra sida föreslås en 1 meter bred möbleringsyta som separeras från körbanan med ett räcke.

En trädrad, kombinerad med angöringsplatser föreslås i planteringsytan på gatans sydvästra sida.

Belysningsstolpar placeras i linje med träd på den sydvästra sidan och i möbleringszonen, bakom räcke, på gatans nordöstra sida, närmast Nynäsbanan.



Magelungsvägens nya västliga sträckning H-h



Magelungsvägens nya västliga sträckning I-i



# FORTSATT ARBETE

I fortsatt arbete med projektering av systemhandling behöver bland annat följande frågor hanteras och utredas vidare:

- Höjdsättning av gator och anpassningar av ny mark mot befintlig som inte ska bebyggas. Med föreslagen gatusträckning behöver anpassningar göras mot befintlig mark som inte exploateras. Detta gäller främst den nya gatudragningen över Farstarondellen samt anpassning av Magelungsvägen väst mot ny korsningspunkt. Utgångspunkten i programarbetet har varit att höjder i stort bibehålls i befintlig nivå.
- Magelungsvägen västs profil och släntutbredning har studerats översiktligt i framtagandet av planförslaget. Utformningen behöver studeras mer i detalj i kommande projekteringsskede.
- Anpassningar mot befintliga och nya ledningar. Under programarbetet har en översiktlig anpassning av trädplaceringar gjorts mot befintliga ledningar.
- Omfattning och placering av gatubelysning. I programarbetet har ytkrav för belysning beaktats och belysningsstolpar placerats principiellt efter önskemål från Trafikkontoret. Belysningskonsult har ej deltagit i programarbetet.
- Dagvattenhantering sker i så största möjliga utsträckning genom att dagvatten leds till skelettjord. Detta behöver samordnas i senare skede
- I denna utredning har trafiksignalen för de båda trevägskorsningarna simulerats utifrån att anläggningen är tidsstyrd. Genom att analysera trafiksignalen som en trafikstyrd anläggning skulle signalen kunna trimmas ytterligare, vilket bör studeras vidare i kommande skeden.



