

FARSTA CENTRUM

September - december 1956.

Sedan överenskommelse träffats med Stockholms stad angående projektering av Farsta Centrum har arkitekterna Backström och Reinius sökt sätta sig in i samtliga de problem som beröra centrumbildningen genom täta konferenser med stadsbyggnadskontoret och besök på platsen. Utgångspunkten har givitvis varit stadsbyggnadskontorets stadsplaneförslag. Arkitekt Bertil Karlén har varit föredragande och kontaktman.

Arbetet har hela tiden måst ske med hänsynstagande till att vissa gator och ledningar i centrumets närhet redan är utbyggda och endast i mindre omfattning kan ändras, samt att projektering av närliggande bostadsområden pågår och byggnadsarbeten i vissa fall redan påbörjats.

Tre viktiga frågor togs på nytt upp till behandling. Den ena var frågan om tunnelbanans sträckning, den andra om Nynäsbanans betydelse för och anknytning till centrum och den tredje om själva centrumanläggningens läge.

Vid en första undersökning finner man det ganska naturligt att förlägga centrum vid den plats där tunnelbanan skär Nynäsbanan d. v. s. vid Södertörns villastads station. Dessutom skär den stora Ågestavägen, som förbinder Magelungsvägen med Nynäsvägen korsningsfritt både Nynäsbanan och tunnelbanan i denna punkt. Vi gjorde en utredning om möjligheten för en centrumanläggning på denna plats. Det visade sig då att man för att erhålla tillräckligt utrymme måste överdäcka hela dalsänkan som Ågestavägen går i.

Förslaget syntes till en början mycket tilltalande. Nynäsbanan, tunnelbanan, Ågestavägen och centrumanläggningen skulle kunna sammanföras till en enhet. Denna förlägningsfråga hänger naturligt samman med Nynäsbanans framtida öde och dess eventuella betydelse för Farsta Centrum. Genom att Statens Järnvägar har tryggt möjligheten att förvärva Nynäsbanan har också frågan kommit i ett nytt läge.

Vid en undersökning av en centrumbildning vid denna plats visade det sig, att Ågestavägen skall bli av den kvaliteten att den icke får överdäckas. Den plats som blir disponibel för centrumanläggningen kommer att ligga öster om Ågestavägen, vilket innebär att man får en smal långsträckt remsa, som är mycket svår att utforma på lämpligt sätt och till vilken infarterna blir mycket komplice-

rade. Torgplanet kommer att ligga minst 5 m över Ågestavägen - eventuellt 10 m - vilket för med sig att anläggningen blir ganska isolerad. Dessa faktorer omöjliggjorde en förflyttning av centrum till denna plats!

Vid ett sammanträde hos fastighetsdirektören den 21 november fattades ett definitivt beslut att icke förflytta centrum till Ågestavägen.

Som en annan möjlighet att förena Nynäsbanan med centrumanläggningen och tunnelbanestationen har vi föreslagit att antingen flytta tunnelbanan och därmed hela centrumanläggningen mot söder eller att flytta Nynäsbanan mot norr. Båda förslagen har undersökts av stadsbyggnadskontoret och av Backström och Reinius. Därvid har framkommit att förslaget att ändra läget av Nynäsbanan har visat sig helt orealistiskt. En ändring av tunnelbanans sträckning ger ganska små fördelar och medför dessutom ändringar i redan projekterad bebyggelse. Ett summariskt förslag har gjorts med denna förskjutning av centrum åt söder ner mot Nynäsbanan. Man skulle här kunna åstadkomma en centrumanläggning till vilken såväl tunnelbanestationen som Nynäsbanan an knyter och man skulle kunna erhålla tillräckliga parkeringsplatser och ytor runt om centrum. Detta stora ingrepp kan motiveras om Nynäsbanan kan beräknas få stor trafikkapacitet och därigenom bli av avgörande betydelse för Farsta Centrum.

Frågan om Nynäsbanans betydelse har diskuterats. Dels har såväl stadsbyggnadsdirektören som vi varit i kontakt med distriktschefen Elwing på Statens Järnvägar och dels har problemet diskuterats med civilingenjör Samuelsson på Stor-Stockholms Trafikutredning. Därvid har framkommit att den blivande bebyggelsen utefter Nynäsbanan, enligt region planekontoret ca 50000 personer, torde ligga långt fram i tiden. Med hänsyn till att bebyggelsen till stor del kommer att bestå av villor, kommer befolkningen i hög grad att utgöras av bilägare, varför banans betydelse icke blir så stor. Skulle mot förmodan storflygplatsen förläggas till Jordbro kommer bebyggelsen att bli relativt liten och banan är då ur Farsta Centrums synpunkt helt betydelselös. Vid sammanträde på stadsbyggnadskontoret den 5 december beslöts därför att bibehålla tunnelbanan i det av stadsbyggnadskontoret ursprungligen föreslagna läget och därmed behålla centrum i sitt gamla läge.

Att flytta Södertörns villastads station till ett läge närmare Farsta Centrum är icke möjligt enligt uttalanden från såväl Statens Järnvägar som fastighetskontoret. Anledningen är främst att järnvägsspåren till det stora industriområdet i södra Farsta utgår från denna station. Distriktschefen på Statens Järnvägar har

emellertid förklarar att SJ mycket väl kan, trots det korta avståndet från Södertörns villastads station, förlägga en extra hållplats på banan i närheten av centrum, om krav härpå reses av trafikanterna på Nynäsbanan.

En av huvudtankarna i stadsbyggnadskontorets förslag är utformandet av den stora dalgången, som går i ungefär norr och söder mellan centrum och Nynäsvägen, till ett promenadstråk. För att på ett naturligt sätt sammanknyta detta stråk med centrum är man tvungen att höja upp dalgångens botten ca 3 m. Detta har tidigare tänkts i form av en utfyllnad men det har diskuterats huruvida inte detta borde ske genom en överdäckning så att man under däckets kunde vinna parkeringsplatser. Man skulle kunna få en yta som rymde ca 500 bilar.

Under diskussioner med arkitekt Karlén fann man, att de bostadshus som föreslagits utefter dalgångens östra sida lämpligen borde flyttas över till den västra. Härigenom blir gångstråken i dalen en naturlig förbindelse mellan dessa hus och centrum och tunnelbanestationen. Husen får dessutom sin godsida mot stråket. Detta har medfört att den stora skolan, som låg här tidigare har flyttats norrut till området vid Nynäsvägen. Bostäderna, skolorna, televerkets nybyggnad och ev. kyrkan ansluter sig på ett direkt sätt till detta stråk.

Direktör Bohman i Stockholms Köpmannaförbund har framfört önskemål om att en körbar gata borde dragas genom dalgången fram till centrum för att skapa god förbindelse mellan Nynäsvägen och centrum. En dylik tanke accepterades först av stadsbyggnadskontoret men efter att ha undersökt flera alternativ för en sådan gata och dess anslutning till angränsande gator har man funnit att dalgången måste reserveras som friyta dels för höghusbebyggelsen vid sidan av dalgången, dels för en framtida utbyggnad av centrum. Vid sammanträdet på stadsbyggnadskontoret den 5 december beslöts emellertid att bygga om en i dalgången redan utbyggd avloppsledning så att man höll alla möjligheter till utnyttjande av dalgången öppna för framtiden. Det nuvarande höjdläget av avloppet betingas nämligen av att dalgången i stadsbyggnadskontorets förslag var avsedd att utfyllas. En dylik sänkning av avloppet medför även att man har friare händer när man skall bestämma källargolvshöjderna i centrum.

Samtidigt med ovannämnda utredningar har vi fortsatt arbetet med utformningen av det ursprungliga förslaget av centrumanläggningen. I det förslag som vi kommit fram till bibehålles tunnelbanestationen i stort sett i sitt föreslagna läge och bildar tillsammans med busstationen fasad mot mitten av anläggningen. Kärnan i centrum har i vårt förslag placerats över den gryta i terrängen som förefinnes. Här är en överdäckning föreslagen på ca +35, som sträcker sig mel-

lan tunnelbanestationen i norr och medborgarhuset m. m. i söder samt i sidled mellan butikslängorna som kransar in hela centrum. Det undre planet på ca +30 skulle bli ett distributions- och trafikplan för bilar, medan den övre torgytan blir ett renodlat plan för fotgängare, som skulle erbjuda en piazzas oberoendhet och med möjligheter att skapa vackra torgrum och samlingsplatser. Detta övre torgplan står i direkt förbindelse med gångstråken från bostadsområdena. Utefter dessa gångstråk tänker man sig en möjlighet till utvidgning av centrum. Mitt i anläggningen ligger varuhusen som fristående byggnader. De utgöra anläggningens markerade tyngdpunkt. Varuhusens utvidgningsmöjligheter är både 1 tr. ner och 1 tr. upp.

Varuhusen har sin varuförsörjning ifrån det undre planet +30, medan de mindre affärerna dessutom kan nås från parkeringsplatserna runt om på ca +35. De stora parkeringsytorna som omger centrum ligger på den naturliga marknivån. Överdäckningen skulle få en areal av ca 15000 m², sedan huskropparnas areal frändragits. Det skulle kunna diskuteras huruvida icke denna däckning skulle kunna finansieras genom att låta densamma ingå i kostnaden för centrumbyggnaden. Det synes möjligt att få parkeringsplatser under däckets för minst 500 bilar.

Tunnelbanestationen har i stadsbyggnadskontorets förslag utformats med mittspår och sidoplattformar. Anledningen härtill är att man då erhåller endast en viadukt över dalgången, vilket ansågs vara önskvärt av estetiska och kostnads-mässiga skäl. Spårvägsbolaget framhöll emellertid, att det är ekonomiskt fördelaktigt med endast mittplattform. Genom kontakt med gatukontoret har vi erfarit att kostnaderna för de härav betingade två viadukterna över dalgången är oväsentligt större än kostnaden för en viadukt. Vi anse ej heller att två viadukter betyder någon estetisk olägenhet. Stadsbyggnadskontorets förslag förutsätter en tunnelbaneuppgång. Spårvägsbolaget har förklarat sig, trots kostnadsökningen, kunna acceptera två uppgångar om så skulle visa sig önskvärt. I vår utformning av centrum har vi emellertid ansett oss kunna bibehålla förslaget med en uppgång.

Farstavägen söder om centrum är på fastighetskontorets förslag flyttad söderut. Härigenom anslutes ytterligare en bostadsgrupp direkt till centrum och den genomgående trafiken drages längre bort från centrum. Denna dragning har utstakats i terrängen och vid ett besök på platsen den 10 december med representanter för stadsbyggnadskontoret, gatukontoret och Farstakontoret studera-

des denna stakning närmare. En förflyttning ytterligare söder ut på ca 10 m beslöts.

I markplanet och i anslutning till centrumanläggningen finnes parkeringsplatser för ca 2000 bilar.

Stockholm den 12 december 1956.

Olle Engkvist Sven Backström Leif Reinius Arne T Bergqvist